8
90

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis DM 2,50

Gesamtberliner S-Bahn



Erster Lückenschluß



Am 26. Mai 1990 ist mit dem Zwickauer Traditionszug, gezogen von der Lokomotive 01 1531, der 3,5 km lange wieder aufgebaute Streckenabschnitt Arenshausen (Rbd Erfurt) – Eichenberg (BD Hannover) der Verbindung Halle (Saale) – Kassel eröffnet worden. Diese Strecke entstand von 1856 bis 1877. Ende der 40er Jahre dieses Jahrhunderts hatte die sowjetische Besatzungsmacht immer wieder die Öffnung des durch die Folgen des Krieges geschlossenen Übergangs verlangt, doch die Amerikaner lehnten ab. Später wollte die sowjetische Seite von der erneuten Inbetriebnahme der Strecke nichts wissen; die Gleise zur Grenze wurden abgebaut.
DB und DR vereinbarten im November 1989 in Essen die Schließung dieser Lücke in einem sehr kurzen Zeitraum. Am 6. Januar 1990 begannen die Vermessungsarbeiten, am 5. Mai war das Gleis verbunden, seit Fahrplanwechsel rollen fünf Schnellzugpaare und einige Güterzüge über die vorerst eingleisige Strecke.

Text: V. Emersleben, Berlin; Fotos (Streckenbau) V. Emersleben, Berlin und (Eröffnung mit Dampfzug am 26. Mai 1990) H.-J. Kirsche, Berlin





Druckluft contra Saugluft

Für den Einsatz auf den Schmalspurbahnen der DR fertigte das Raw Meiningen mehrere Schneepflüge. Die 16,8 t schweren und 9,35 m langen Fahrzeuge wirken vor allem auf den 750-mm-spurigen Bahnen ungewohnt. Der SPs 039 (97-09-43) wurde bei der Bahnmeisterei Döbeln beheimatet und für seinen künftigen Einsatz auf der Strecke Oschatz–Mügeln–Kemmlitz am 3. Mai 1990 nach Mügeln überführt. Da der Schneepflug mit einer Druckluftbremse ausgerüstet ist, hier aber ausschließlich das Saugluftbremssystem angewendet wird, sucht man derzeit nach einer betriebssicheren Interimslösung, um den Schneepflug nutzen zu können.

Text: R. Scheffler, Oschatz; Foto: W. Albrecht, Oschatz

Am Rhonegletscher dampft's bald wieder



Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) soll wieder fahren. Ab 1991 ist der Zugbetrieb zunächst auf einem Teilstück von Realp aus vorgesehen. Der Schweizer Ständerat hat einstimmig die Konzessionserteilung für den Verein Furka-Bergstrecke befürwortet.
Die 18 km lange Gebirgsstrecke, eine der imposantesten und berühmtesten Bahnlinien der Alpen, die mit Hilfe von Zahnstangen bis auf 2160 Meter emporklettert, war 1982 stillgelegt worden. Der 15 km lange Furka-Basistunnel, als längster Durchstich für eine Schmalspurbahn auf der Welt, machte die alte Zahnradbahn entbehrlich. Doch viele Eisenbahnfreunde gaben sich damit nicht zufrieden. Die DFB sollte als sommerliche Touristenbahn mit Dampf- oder Dieseltraktion das einmalige Schienenerlebnis wiederbringen. Hunderte „Fronarbeiter", so werden die freiwilligen Helfer genannt, und auch Eisenbahnpioniere haben in den vergangenen Jahren wacker zugepackt, damit das Gebirgsbähnle wieder auf die Höhen klettern kann. Im Sommer 1989 kamen 820 Helfer an die Furka-Bergstrecke, u. a. aus der BRD, aus England, Holland und Belgien. Sie haben zur Sanierung des Gleisoberbaus beigetragen (siehe Abb.).
In diesem Sommer werden erstmals Freunde aus der DDR an die Bergstrecke kommen.

W. Schmidt, Sigmaringen; Foto: Sammlung W. Schmidt

modell eisenbahner

inhalt

8/90

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
39. Jahrgang



transspress
Verlagsgesellschaft mbH i. G.
Berlin

ISSN 0026-7422



Als am 2. Juli 1990 auf dem Bahnhof Berlin Friedrichstraße um 3.48 Uhr Zug B 7 (siehe oben) den Abfahrauftrag erhielt, waren seit dem 13. August 1961 10 550 Tage (fast 29 Jahre) vergangen, daß zum letzten Mal von Gleis 6 auf Bahnsteig C Züge in Richtung Wannsee abgefertigt wurden. Unser Titelbild: Der festlich geschmückte S3 2 der BVG aus Wannsee fährt 6.21 Uhr in Berlin Friedrichstraße ein und wird auf dem Abschnitt der DR bis Königs Wusterhausen als H 2 geführt.

Fotos: K. Mihatsch, Berlin

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Redaktion

Wolf-Dietger Machel
(Chefredakteur)

Gisela Neumann
(Redaktionelle Mitarbeiterin)

Inge Biegholdt
(Gestaltung)

Anschrift:
Otto-Grotewohl-Straße 19 d,
PSF 1410, Berlin, 1080
Telefon: 22 51 20 52
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin

Die Zeitschrift „modelleisenbahner" ist das Sprachrohr des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV) und Mitglied der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung „ferpress" mit dem Sitz in Basel.

Erscheint in der transpress Verlagsgesellschaft mbH i. G.

Registrier-Nr.: 1151
Druck: Möller Druck und Verlag GmbH, Berlin (West)

Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: vierteljährlich DM 7,50

Auslandspreise enthalten die Zeitschriftenkataloge der jeweiligen Länder.

Der Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet.

Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 6. Juli 1990

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.

BRD und Berlin (West): örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51

Östliches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur

Westliches Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel

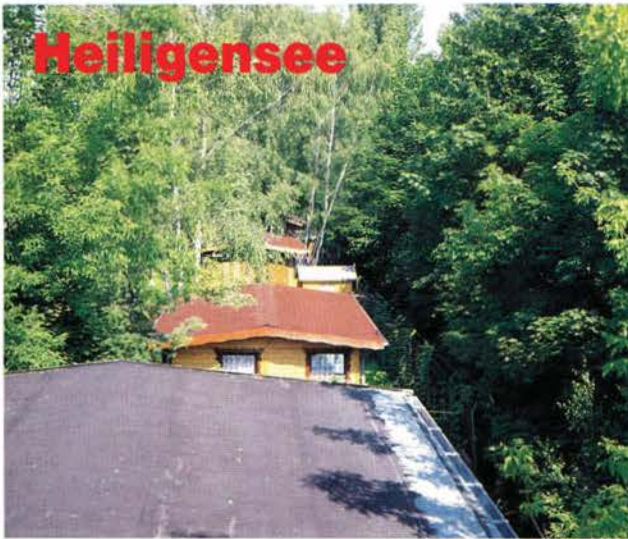
Ständige Mitarbeiter

Wolfgang und Jürgen Albrecht
Günter Fromm
Wolfgang Hensel
Lutz Neve
Wolfgang Petznick
Dr. Horst Schandert
Burkhard Sprang
Volker Vondran
Peter Zander

Anzeigenannahme

für Bevölkerungsanzeigen sowie Wirtschaftsanzeigen aus der DDR, BRD, Berlin (West) und dem Ausland:
transpress-Verlagsgesellschaft mbH i. G.
Französische Straße 13/14,
Anzeigenabteilung,
PSF 1235, Berlin, 1086,

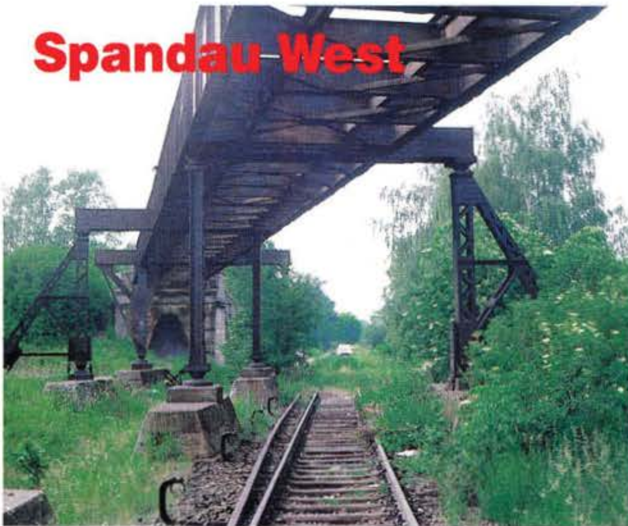
gültige Preisliste: Nr. 8



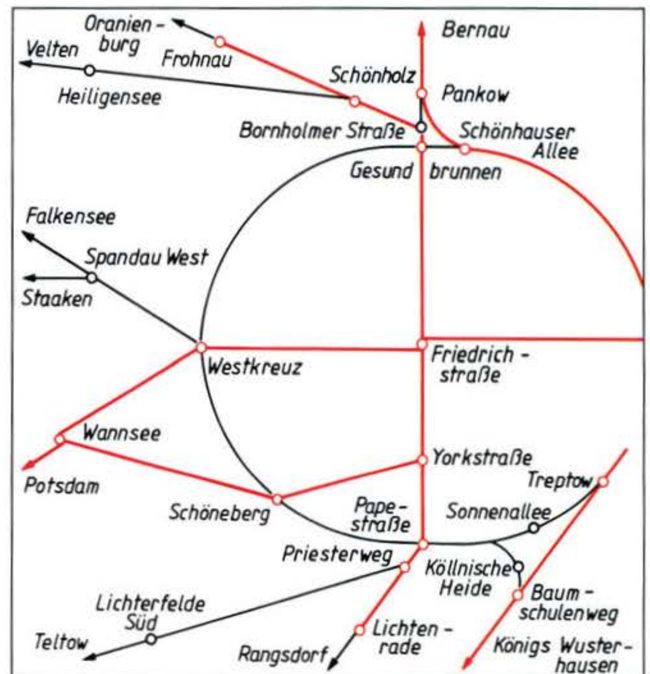
Blick vom Bahnsteigdach in Richtung Velten: Die Laubenpieper wird niemand davonjagen, denn im Tegeler Forst ist ein langes Stück S-Bahn-Damm der Stadtautobahn nach Stolpe zum Opfer gefallen.

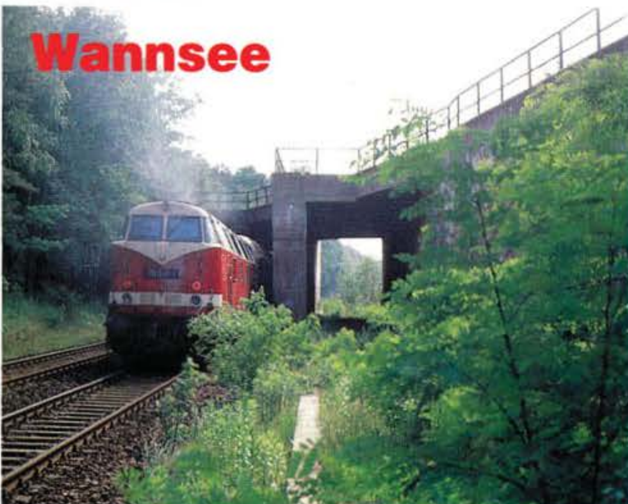


Der Wald auf dem Gleiskörper rechts nach Hennigsdorf (rechts) wurde bereits vor wenigen Wochen abgeholzt. Der Wanderweg war das Gleis Hennigsdorf – Frohnau.



Man sieht noch, um was es sich handelte: Oben die Strecke aus Staaken, unten die aus Falkensee in Richtung Spandau West, wo sie sich vereinigten.





Die Ersatz-S-Bahn Wannsee – Potsdam als Wendezug. Rechts daneben das Original-S-Bahngleis Potsdam – Wannsee. Oben der stillgelegte Abzweig nach Stahnsdorf.



Nach einer Vollzuglänge im Hintergrund der Prellbock. Danach Wald, dann die Mauer. Im grünen Anbau hinter dem Bahnsteiggelände ein Rock-'n'-Roll-Club.



Der BVG-Zug links kommt aus Frohnau. Das S-Bahngleis nach Pankow – Bernau verläuft rechts von Zaun und Brücke im Hintergrund.



Links die Fernbahn und rechts die S-Bahn führen nach Pankow. Der abgeräumte Mitteldamm ist die Vollringtrasse nach Gesundbrunnen. Sie endet an der Fernbahnböschung.

Der status quo

Berlin besaß zum Ende der 30er Jahre eines der leistungsfähigsten Nahverkehrssysteme der Welt, darunter die S-Bahn. Trotz enormer Zerstörungen gelang es in den Nachkriegsjahren, das Netz nicht nur rasch zu sanieren, sondern sogar zu erweitern. S- und U-Bahn waren in ihrer Linienführung durch die Sektorengrenzen nicht gestört. Außer dem Vollring gab es die Stadtbahnstrecken Strausberg – Staaken, Erkner – Potsdam und Königs Wusterhausen – Falkensee sowie die Nordsüdbahnstrecken Velten – Rangsdorf, Bernau – Teltow und Oranienburg – Wannsee. Sowohl Stadtbahn wie Ring nutzte die Führung Mahlsdorf – Charlottenburg – Halensee – Papestraße – Baumschulenweg – Grünau. Das Grundnetz wurde durch Stichbahnen und Querverbindungen ergänzt.

Dann kam der 13. August 1961.

Bahnhof Friedrichstraße, der zu den Olympischen Spielen 1936 eine Zugfolgefrequenz von 90 s erreicht hatte, war innerhalb weniger Stunden zum Endbahnhof für die amputierten Stadtbahnstrecken herabgesunken. Von den Nordsüdstrecken blieben als Reste die Verbindungen Oranienburg und Bernau nach Schönefeld und Grünau über den östlichen Teil des Nordrings. In Westberlin betrieb schließlich die BVG die drei Abschnitte Friedrichstraße – Wannsee, Anhalter Bahnhof – Wannsee und Frohnau – Lichtenrade. Seit dem 2.Juli 1990 ist Friedrichstraße kein Grenzbahnhof mehr. Die Stadtbahnzüge fahren vorerst wieder durch bis Charlottenburg und Wannsee. Ob und wie das alte Netz wiederentstehen soll, müssen die Verkehrsplaner, Wirtschaftler und Politiker entscheiden. Es wird unumgänglich sein, jedoch enorme Mittel erfordern. Unsere Bilder, Ende Juni 1990 aufgenommen, zeugen davon (s. a. S. 10 dieser Ausgabe).



Blick in Richtung S-Bahnhof Treptow von Neukölln her. Links das Gleis zum Görlitzer Güterbahnhof, rechts, senkrecht durch die Mauer, die völlig abgetragene Trasse des Südrings. Aus Richtung Treptow ist sie kaum noch zu finden.

Am Signal Gsp 0 endet die Strecke nach Rangsdorf über Mahlow. Zwischen Mauer und Mahlow klafft im Bahndamm eine große Lücke.



Über die Kiefholzstraße führte einst eine zweigleisige Brücke. Der Damm im Hintergrund wurde als Schlittenhang abgeschrägt, weiter hinten bis zur Mauer fehlt er völlig.



Ing. Lutz Neve, Berlin

Verkehr unterm Potsdamer – Renaissance in Sicht?

1



Der Potsdamer Platz – sein Name entstand wohl schon in der Zeit, als man hier Berlin in Richtung Potsdam verließ – gehörte einst zu den verkehrsreichsten Plätzen Europas. In den 20er und 30er Jahren kreuzten ihn dutzende Straßenbahn- und Omnibuslinien; einen U-Bahnhof gab es bereits seit 1902. Der in unmittelbarer Nähe befindliche Potsdamer Bahnhof stellte das Tor zur Welt dar, S-Bahn-Strecken begannen und endeten im Potsdamer Ringbahnhof und im Wannseebahnhof, seitlich links und rechts neben dem Fernbahnhof gelegen. 1934 begann man die letzte Lücke im innerstädtischen S-Bahn-Netz mit einer Nordsüdbahn zu schließen. Diese größtenteils als Tunnelbahn ausgeführte und 1939 fertiggestellte Strecke berührte ebenfalls den Potsdamer Platz. Der viergleisige unterirdische Bahnhof wurde bereits so ausgelegt, daß später auch die Ringbahnstrecke Platz gehabt hätte. Doch dazu kam es nicht mehr. In den Bombennächten des zweiten Weltkriegs versanken Platz und Bahnhöfe in Schutt und Asche. Die Nordsüdbahn, mit bis zu zwei Meter starken Betondecken bereits für den „Endsieg" konzipiert, hätte alles unbeschadet überstehen können. Aber fanatische SS-Leute sprengten in den letzten Kriegsstunden die Tunneldecke unter dem Landwehrkanal. War der Potsdamer Platz nun tot? Totgesagt – bald fuhren wieder Straßenbahn und U-Bahn. Omnibusse waren selten geworden. In den Ruinen des Potsdamer Bahnhofs wurden wieder Fernzüge abgefertigt. Die Nordsüdbahn fuhr ab 1947. Doch Normalität sollte nicht mehr einziehen. Berlin, durch die Ergebnisse des zweiten Weltkriegs zur geteilten Stadt geworden, bekam die Verhärtung der Fronten zwischen Ost und West besonders zu spüren. Der kalte Krieg setzte die Zerstörungen des heißen fort – langsamer zwar, aber mit Perfektion. Der „eiserne Vorhang" teilte nun den Potsdamer Platz, erst mit Maschen, dann massiv. Anfang der 50er Jahre wurde der

2



3



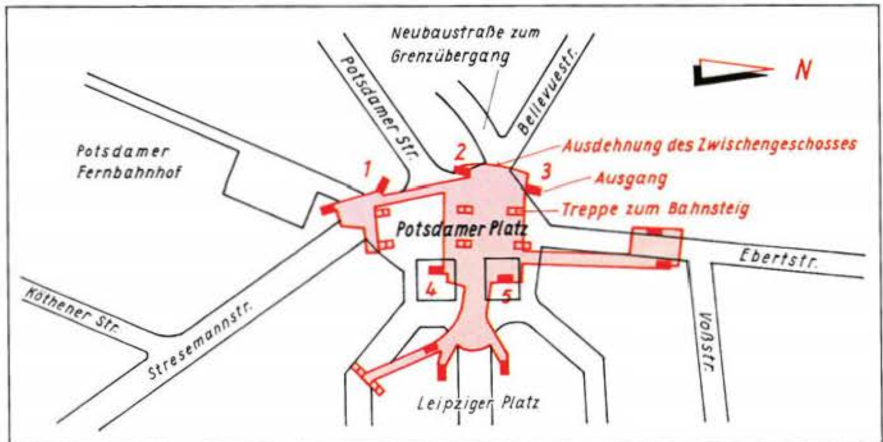
1 Mit der am 29. Oktober 1838 eröffneten Strecke nach Potsdam erhielt Berlin seine erste Eisenbahn. Dieses direkt am Potsdamer Platz gelegene Empfangsgebäude wurde 1872 fertiggestellt.

2 Im zweiten Weltkrieg wurde der Potsdamer Fernbahnhof durch Fliegerbomben und Artilleriebeschuß stark beschädigt. Trotzdem wurden bis Anfang der 50er Jahre Züge abgefertigt. Das Foto entstand 1957, als der Bahnhof bereits stillgelegt war. Im Vordergrund der U-Bahn-Eingang der Linie A Pankow–Krumme Lanke (heute Linie 2).

3 Das Gelände des ehemaligen Potsdamer Fernbahnhofs heute. Die Magnetbahn fährt vom Bahnhof Gleisdreieck zum Kemperplatz.

4

4 Die Trostlosigkeit im Bild festgehalten: Der Potsdamer Platz in den 60er Jahren. Er wird durch die Mauer zerschnitten.
Verglichen mit der Grundrißskizze kann man folgende Ausgänge erkennen:
1 – rechts unmittelbar hinter der Mauer; **2** und **3** – links vor der Mauer an der Potsdamer Straße und an der Bellevuestraße; **4** und **5** – hinter den „Panzersperren" auf den Verkehrsinseln des Leipziger Platzes. Im Hintergrund rechts ist der im Bau befindliche Fernsehturm zu erkennen.



Fernbahnhof geschlossen und später gesprengt. Die Straßenbahnen fuhren von östlicher und westlicher Seite nur noch bis an den Platz heran, die Verkehrslücke mußte zu Fuß geschlossen werden. Unter dem Potsdamer Platz verlief der Verkehr, von den Grenzkontrollen abgesehen, noch normal. Das änderte sich mit dem Mauerbau am 13. August 1961. Endstation für die U-Bahn war nun Thälmannplatz (einst Kaiserhof, heute Otto-Grotewohl-Straße) auf östlicher und Gleisdreieck auf westlicher Seite. Der U-Bahnhof Potsdamer Platz fiel in einen Dornröschenschlaf. Die Nordsüd-S-Bahn fuhr, von einer kurzzeitigen Betriebsruhe in den Augusttagen 1961 abgesehen, weiterhin, doch war sie fortan für Ostberliner tabu. Auf dem S-Bahnhof Potsdamer Platz hielt kein Zug mehr. Noch heute bietet er, nach dem Krieg nur notdürftig instand gesetzt und immer im Halbdunkel liegend, ein gespenstisches Bild. Anfang der 70er Jahre wurde es am Potsdamer Platz durch die Einstellung der Straßenbahnlinie 74 (in Westberlin wurde die letzte Straßenbahnlinie bereits Mitte der 60er Jahre eingestellt) noch stiller. War das nun das endgültige „Aus"? Wer daran glaubte, daß die Mauer 100 Jahre stehen würde, dem mußte es so erscheinen. Da fiel der Versuchsbetrieb mit der Magnetbahn, den die BVG

5



5 Als 1907 die U-Bahn in Richtung Schönhauser Allee verlängert wurde, gab man den Untergrundbahnhof in der Köthener Straße auf und errichtete einen neuen – mit Mittelbahnsteig unter dem Leipziger Platz. Ursprünglich als „Leipziger Platz" bezeichnet, erhielt er 1923 wieder den Namen „Potsdamer Platz".
6 Weltstadtleben widerspiegelte der Potsdamer Platz in den 20er und 30er Jahren. Um den starken Fahrzeugverkehr beherrschen zu können, wurde die als Verkehrsturm bezeichnete erste Verkehrsampel in Betrieb genommen.
7 Seit dem 12. November 1989 flutet der Verkehr wieder über den Potsdamer Platz. Am 12. April 1990 wurde eine neue Verkehrsanbindung in Betrieb genommen.
8 Die Köthener Straße im Februar 1990. Die Straßenbahngleise sind noch vorhanden, eine Straßenbahn wird hier aber nicht wieder fahren.

Fotos: Sammlung G. Meyer, Aue (1); G. Meyer, Aue (2); Verfasser (3, 7, 8); Sammlung Verfasser (4, 5, 6); Zeichnung: Verfasser

1984 zwischen Gleisdreieck und Kemperplatz, unmittelbar am Potsdamer Platz vorbei, einrichtete, kaum ins Gewicht. Teilweise auf der Trasse der ehemaligen U-Bahn-Linie zum Potsdamer Platz gelegen, besiegelte er eigentlich das „Abseits" des einstigen Verkehrsknotenpunkts.
Doch nichts ist endgültig! Der 9. November 1989 brachte die Wende und den symbolischen Fall der Mauer; den praktischen erlebte der Potsdamer Platz am 12. November 1989. Seitdem bewegen sich Autos und Fußgänger von Ost nach West und umgekehrt. Diese zweite „Wiederbelebung" bleibt noch ohne Auswirkung auf die öffentlichen Verkehrsmittel. Eine Renaissance ist in Sicht. Seit Anfang des Jahres verhandeln Senat und Magistrat über eine künftige Gestaltung des Potsdamer Platzes. Inzwischen ist ein Architektenwettbewerb ausgeschrieben. Auch die künftigen Verkehrsverbindungen nehmen Konturen an. Die U-Bahn-Linie 2 soll wieder über Potsdamer Platz verkehren – von Pankow bis zur Krummen Lanke. Die Magnetbahn muß weichen.
In einem Computer-Video zeigte der Deutsche Fernsehfunk vor einiger Zeit den in neuem Glanz entstandenen Untergrund-S-Bahnhof. Zukunftsmusik? Nein – eine neue Normalität.

6

BERLIN – Der alte Potsdamer Platz

7

8

Hans-Joachim Hütter (DMV), Berlin

Die S-Bahn in Westberlin

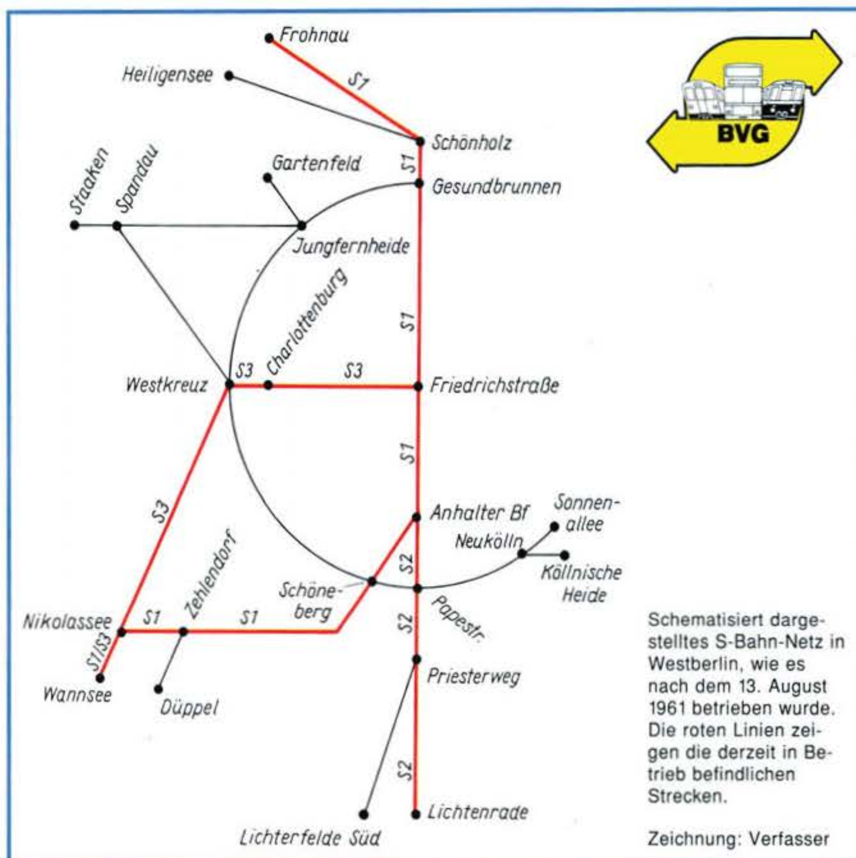
Vorgeschichte

Bis Anfang 1984 wurde die Berliner S-Bahn in beiden Teilen der Stadt durch die DR betrieben. Während im Ostteil die S-Bahn das Verkehrsmittel war und ist, wurde sie im Westteil mehr und mehr gemieden. Das war vor allem den politischen Umständen der zweigeteilten Stadt anzulasten.
Der Streik der Eisenbahner 1980 in Westberlin mit nachfolgenden Streckenstillegungen und der zunehmende Verfall von Bahnanlagen über all die Jahre hinweg ließen hier das einst in Gesamtberlin so beliebte Verkehrsmittel zu einem Stiefkind werden. Die Zukunft der S-Bahn in diesem Stadtteil war ernsthaft in Gefahr. Schließlich kam es dann nach mehreren ADN-Zweckmeldungen Ende 1983 zu Verhandlungen zwischen der DR und Dienststellen des Westberliner Senats, in derem Ergebnis in einem überraschend kurzen Verhandlungszeitraum die Betriebsrechte vom Senat an die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) übertragen wurden.
In einer äußerst kurzen Zeit mußten sich Mitarbeiter der BVG mit den Anlagen, Fahrzeugen, Werkstätten, dem Betriebsablauf usw. vertraut machen, um am 9. Januar 1984 mit Betriebsbeginn den ersten S-Bahn-Zug in eigener Verantwortung auf die Strecke schicken zu können. Wurden von den BVG-Mitarbeitern auch die zum Zeitpunkt der Übernahme der S-Bahn noch betriebenen Verkehrsanlagen als betriebssicher eingeschätzt, so bereitete die personelle Situation, insbesondere beim Fahrpersonal, erhebliche Sorgen. Viele Triebfahrzeugführer wurden bis dahin für den Einsatz in Westberlin aus Ostberlin herangezogen, die nun natürlich nicht mehr zur Verfügung standen. Andere wiederum versetzte die BVG aus Altersgründen in den Ruhestand. Dadurch standen der BVG mit der Übernahme der Betriebsführung nur noch 60 Triebfahrzeugführer zur Verfügung. Im Stellwerksdienst sah es personell kaum besser aus. Neben diesen Personalsorgen ergaben sich aber insbesondere technisch-organisatorische Probleme, weil das kommunale Unternehmen BVG nun ein Verkehrsmittel übernahm, das nach eisenbahntypischen Grundsätzen mit abweichenden Vorschriften und Strukturen betrieben werden mußte. Insbesondere die dünne Personaldecke gestattete es der BVG nicht, ab 9. Januar 1984 den Zugverkehr auf allen noch am Ende der DR-Zeit betriebenen Strecken sofort weiterzuführen. Nur auf zwei Teilstrecken, nämlich

- Berlin Friedrichstraße – Charlottenburg und
- Anhalter Bahnhof – Lichtenrade

setzte die BVG S-Bahn-Züge ein. Das waren nur 21 km des ursprünglich rund 145 km umfassenden S-Bahn-Netzes in Westberlin.

Die rasante politische Entwicklung in Mitteleuropa, das Streben nach Vereinigung der beiden deutschen Staaten und damit auch Berlins zwingt allerdings zu neuen Überlegungen und Verkehrskonzepten. So kann künftig die S-Bahn wieder verbindendes Element zwischen der gesamten Stadt und dem Umland Berlins werden. Ein „Umfahren" Westberlins, wie es derzeit noch die Sputnikzüge zwischen Berlin und Potsdam, Falkensee und Nauen praktizieren, ist künftig wohl schwer vorstellbar. Und schließlich gebietet die in Aussicht stehende Bewerbung Berlins für die Ausrichtung der Olympischen Spiele im Jahre 2000 oder 2004 wohlüberlegte Eile.



Schematisiert dargestelltes S-Bahn-Netz in Westberlin, wie es nach dem 13. August 1961 betrieben wurde. Die roten Linien zeigen die derzeit in Betrieb befindlichen Strecken.

Zeichnung: Verfasser

Netzentwicklung

Senat und BVG entwickelten in der Folgezeit ein Konzept, nach welchem die stillgelegten S-Bahn-Strecken wieder in Betrieb zu nehmen sind. Danach wurden die einzelnen Strecken hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung und des Einzugsbereichs bewertet und die Reihenfolge der Wiederinbetriebnahme auch zeitlich fixiert. Bei der Erarbeitung des S-Bahn-Konzepts galt es außerdem, die veränderten Verkehrswege zu berücksichtigen, so daß einzelne Strecken für eine Wiederinbetriebnahme nicht in Frage kamen. Dabei spielte auch das vorhandene U-Bahn-Netz eine wesentliche Rolle. Da aber sowohl die Gleisanlagen als auch die Signal- und Sicherungstechnik, Bahnhöfe und sonstige verkehrliche Anlagen völlig saniert werden müssen, reicht dieses Konzept bis über die Jahrhundertwende.

Verkehrsanlagen

Von der DR wurden in den letzten Jahren ihrer Betriebsführung bei der Westberliner S-Bahn nur die technisch notwendigsten Instandhaltungsarbeiten ausgeführt. Die BVG stand nun vor der Aufgabe, die Gleisanlagen nach und nach zu erneuern, teilweise noch eingleisige Strecken zweigleisig auszubauen, die Bahnhöfe zu restaurieren, das Signal- und Sicherungswesen zu modernisieren sowie die Bahnenergieversorgung zu stabilisieren und fallweise zu verstärken. Ferner mußten aber auch die Fahrkartenautomaten und -entwerter dem Standard der U-Bahn angepaßt werden. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel stellt zum Teil der Senat, zum Teil die Bundesregierung bereit.

Tabelle 1 Übersicht der Inbetriebnahme von Strecken durch die BVG

Tag	Strecke	
9. 1. 1984	S 2:	Anhalter Bahnhof – Lichtenrade
	S 3:	Berlin Friedrichstraße – Charlottenburg
1. 5. 1984	S 2:	Anhalter Bahnhof – Gesundbrunnen
	S 3:	Charlottenburg – Wannsee
1. 10. 1984	S 2:	Gesundbrunnen – Frohnau
1. 2. 1985	S 1:	Anhalter Bahnhof – Wannsee
2. 5. 1990	S 1:	Wannsee – Frohnau
	S 2:	Anhalter Bahnhof – Lichtenrade

Tabelle 2 Die Fahrzeuge der Westberliner S-Bahn

1. EMB-Vz mit Glühlampenbeleuchtung (BR 275)

003/004	059/060	109/110	199/200	251/252
021/022	061/062	115/116	223/224	255/256a)
031/032	081/082	137/138	227/228	257/258
037/038	083/084	155/156	233/234	265/266
045/046	085/086	169/170	245/246	289/290
053/054	095/096	171/172	247/248	

2. EMB-Vz mit Leuchtstofflampenbeleuchtung (BR 275)

311/312	365/366	429/430	521/522	573/574
313/314	377/378	431/432	525/526	583/584
315/316	381/382	435/436	531/974	587/588
317/318	385/386	449/450	533/534	589/590
319/320	387/388	459/460	535/536	591/592
333/334	391/392	475/476	539/540	593/594
335/336	397/398	487/488	541/542	597/598
339/340	407/408	491/492	543/544	599/600
343/344	411/412	495/496	551/552	601/602
351/352	413/414	501/502	557/558	605/606
353/354	415/416	505/506	559/560	
355/356	417/418	**513/514**	561/562	
357/358	419/420	517/518	563/564a)	
363/364	421/422	519/520	565/566	

3. EMB-Vz, umgebaut aus Paß-Vz (BR 275)

633/634	**675/676**	**699/700**	**729/730**
641/642	**683/684**	**701/702**	**735/736**
651/652	**695/696**	**719/720**	**767/768**

4. Paß-Vz (BR 275)

625/626	685/686	737/738b)	753/754c)
655/656	733/734	**747/748d)**	

5. Werkstattzüge (BR 278)

001/002/003	Hilfsgerätezug
109/110 111/114 c)	SSG-Zug mit Antrieb
113/112	SSG-Zug ohne Antrieb

6. Neubau-Vz (BR 480)

001/501 e)	003/503
002/502 e)	004/504

Legende:

fett gedruckte Vz bestehen aus ET und ES

a) erste bei der Waggon-Union aufgearbeitete Vz
b) Vz befindet sich im Verkehrsmuseum Nürnberg
c) ET 275 753 umgezeichnet in 278 113 (ohne Antrieb), EB 275 754 umgezeichnet in 278 114
d) Museums-Vz
e) abweichende Farbgebung kristallblau

Das Konzept der Sanierung der Verkehrsanlagen konzentrierte sich anfangs auf Schwerpunktbahnhöfe und Gleisanlagen der in Betrieb befindlichen Strekken, doch mehr und mehr ist nun schon rege Bautätigkeit auf stillgelegten Strekken, z. B. der Ringbahn, festzustellen.

Fahrzeuge

Bei der Übernahme der Betriebsrechte durch die BVG 1984 standen ausschließlich Fahrzeuge der Baureihe 275 zur Verfügung, die in den Jahren 1927 bis 1930 gebaut wurden. Im einzelnen sind dies Viertelzüge (Vz) mit folgenden Merkmalen:

- 66 Vz mit Leuchtstofflampenbeleuchtung,
- 29 Vz mit Glühlampenbeleuchtung,
- 20 Vz als sogenannte Paß-Viertelzüge,
- 2 Vz als Gepäckzug und
- 1 dreiteiliger Gerätezug.

Für den öffentlichen Personenverkehr gab es somit 115 Vz, von denen die 20 Paß-Vz ohne Sicherheitsfahrschaltung und ohne Funk nur mit eingeschränkten Bedingungen eingesetzt werden konnten. Bei einer 10minütigen Zugfolge im Tagesverkehr genügte auf allen betriebenen Strecken bis zur Öffnung der Grenze der Einsatz von Halbzügen (vier Wagen) und damit auch der vorhandene Wagenpark.

Unmittelbar nach der Bestandsaufnahme lief mit Unterstützung der Industrie ein Aufarbeitungsprogramm für den Wagenpark an. Dies war insofern notwendig, als einige Züge die vorgeschriebene Laufweggrenze von 250 000 km zwischen zwei Raw-Untersuchungen erreicht hatten und eine Aufarbeitung im einstigen Heimat-Raw Berlin-Schöneweide aus vorwiegend politischen Gründen nicht in Betracht kam. Zwischen der BVG und der Firma Waggon-Union in Westberlin sowie den Elektrofirmen AEG und Siemens wurden Einzelheiten für die Aufarbeitung abgestimmt und je ein Vz mit Leuchtstofflampen- und mit Glühlampenbeleuchtung noch im Februar 1984 in Arbeit genommen. Nach sechs Monaten Werkaufenthalt verließen die hauptuntersuchten Züge im August 1984 die Waggon-Union. Nach und nach erhielten zunächst alle bereits für den Einmannbetrieb (EMB) umgerüsteten 95 Vz die Hauptuntersuchung. Dann schloß sich ein erweitertes Programm für einen Teil der Paß-Vz an. Aus Kostengründen setzt die BVG in den verkehrsschwachen Abend- und Nachtstunden vorwiegend einzeln fahrende Viertelzüge ein, bei denen dann aber der Zug aus Trieb- und Steuerwagen bestehen muß. Drei derartige Züge mit EMB-Einrichtungen gehörten bereits zu den 1984 von der DR übergebenen Fahrzeugen. Doch diese reichten für den Betrieb nicht aus. Daher wählte man zwölf für einen Umbau in Frage kommende Paß-Vz aus, baute deren Beiwagen in einen Steuerwagen um und stattete diese Züge ebenfalls mit einer Sicherheitsfahrschaltung und mit Funk aus.

Insgesamt erhielten damit 107 Vz bei der Waggon-Union eine Hauptuntersuchung. Die übrigen Vz dienen der innerbetrieblichen Reserve.
Anläßlich der Hauptuntersuchung wurde die Trennwand im Triebwagen entfernt, ansonsten aber die Aufteilung der Fahrgasträume unverändert belassen. Aus Sicherheitsgründen können die Fenster nur noch 10 cm weit geöffnet werden. Während die Holzsitze erhalten blieben, ersetzte man die verschlissenen grünen Polster generell durch einen Standardpolstersitz der DB. Die Holzvertäfelung wurde in allen Wagen einheitlich durch eine dem Sprelacart ähnliche Verkleidung in Holzmaserung ersetzt. Erhielten die ersten aufgearbeiteten 29 Vz noch die seinerzeit übliche DR-Farbgebung rot-gelb, so sind diese Farben bei allen übrigen Vz durch einen helleren Farbton ersetzt worden. Die Wagennummern blieben nach der Hauptuntersuchung unverändert.
Die laufenden Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten erfolgen im S-Bw Wannsee, das seit 1984 baulich erweitert und technisch modernisiert worden ist. Das ebenfalls aus der DR-Zeit stammende Bw Papestraße übernimmt derzeit die Aufgaben eines Raw, wo an den Fahrzeugen nach einem Laufweg von 250 000 km umfangreichere Instandhaltungsmaßnahmen auszuführen sind.
Die Erneuerung des überalterten Wagenparks hat auch bei der BVG bereits begonnen. Im Jahre 1986 wurden, ebenfalls von der Waggon-Union, die ersten beiden Halbzüge in zwei farblichen Versionen einer neuen Fahrzeuggeneration – der Baureihe 480 – ausgeliefert. Diese Züge in Drehstromantriebstechnik verkörpern einen hohen technischen Stand westlicher Schienenfahrzeughersteller für den Nahverkehrsbereich. In Kürze werden die ersten Serienzüge ausgeliefert.

Zugbetrieb

Auf allen betriebenen Strecken werden die Züge einmännig besetzt. Die bereits erwähnte Personalsituation bei Triebfahrzeugführern veranlaßte die BVG anfangs, über einen längeren Zeitraum Berufskollegen von der Hamburger S-Bahn auszuleihen, die früher überwiegend als Triebfahrzeugführer in Berlin tätig waren. Inzwischen wurde aber genügend eigenes Personal ausgebildet.
Wie schon zu DR-Zeiten, werden die Züge durch die Aufsicht über Funk abgefertigt, allerdings mit Geräten westlicher Produktion. Dabei wird jedoch die bisherige DR-Frequenz genutzt. Lediglich auf den von der DR betriebenen Bahnhöfen auf DDR-Territorium, nämlich die Bahnhöfe Berlin Friedrichstraße (nur Nord-Süd-Bahn) und Wollankstraße, erhalten die Züge Lichtsignale Zp8 (Türen schließen) und Zp9a (Abfahren). Außerhalb des Berufsverkehrs werden darüber hinaus in Westkreuz die Züge Richtung Berlin Friedrichstraße über eine Fernbeobachtungsanlage abgefertigt.
Ebenfalls von der DR wurde das Kennzeichnungssystem jedes einzelnen Zuges übernommen. Während die Umlaufnummer fortlaufend in der Reihenfolge der eingesetzten Züge vergeben wird, steht an Stelle des Zuggruppenbuchstaben die bei den S-Bahnen der DB übliche Streckenbezeichnung:

S 1 — Wannsee–Frohnau (15 Umläufe)
S 2 — Lichtenrade–Anhalter Bahnhof (6 Umläufe)
S 3 — Wannsee–Berlin Friedrichstraße (8 Umläufe)

Daneben werden drei Reservezüge in Bereitschaft gehalten, die bei Störungen an den im Einsatz befindlichen Umläufen getauscht werden. Diese Reservezüge sind in Anhalter Bahnhof, Westkreuz und Wannsee stationiert.
In der Regel verkehren Halbzüge. Bei Großveranstaltungen, Baumaßnahmen mit vergrößerter Zugfolgezeit usw. wird das nicht ausreichende Platzangebot durch Dreiviertelzüge (sechs Wagen) oder sogar Vollzüge (acht Wagen) erhöht. Im Zusammenhang mit der Öffnung der Grenze in Berlin machte sich sogar die Bereitstellung von Ostberliner Zügen erforderlich, um dem Ansturm auf der S-Bahn-Linie S 3 gewachsen zu sein.

S-Bahn-Netze wachsen zusammen

Seit Anfang Juli 1990 fahren bestimmte S-Bahn-Züge wieder durchgängig zwischen beiden Teilen Berlins, zunächst ausschließlich über den Bahnhof Berlin Friedrichstraße. Alle anderen Verbindungen wurden ohnehin nach dem 13. August 1961 abgebaut. Die Trassen verwandelten sich in wilde botanische Gärten. Aber was zusammengehört, wächst zusammen. Inzwischen gibt es Projekte über den Wiederaufbau einiger Strecken; die Vorarbeiten haben bereits begonnen. Innerhalb Berlins werden die Züge bald wieder von der Sonnenallee bis Baumschulenweg durchfahren, außerdem plant man, die S-Bahn von Frohnau nach Oranienburg direkt zu befahren, aber ebenso werden die vertrauten Fahrgeräusche künftig wieder zwischen Lichtenrade, Mahlow und Blankenfelde zu hören sein. Und auch die legendäre S-Bahn-Strecke von Potsdam nach Erkner soll wieder entstehen. Zwischen den Potsdamer Bahnhöfen Griebnitzsee und Babelsberg ist das 1961 demontierte S-Bahn-Gleis inzwischen wieder aufgebaut worden. Vorerst werden aber hier dieselbespannte Doppelstockzüge bis Wannsee fahren. Auf Westberliner Gebiet müssen noch Brücken saniert werden. Spätestens 1993, so wird von den Verkehrsexperten prophezeit, soll auf allen genannten Trassen die S-Bahn rollen. Die S-Bahn ist wieder auf dem Wege das zu werden, was sie einmal war – ein Verkehrsmittel mit Weltruf.

me

1 Bahnsteigsituation Lindenthaler Allee (heute Mexikoplatz). Typisch für viele S-Bahnhöfe in Ost- und Westberlin sind die in dieser Form verglasten Zu- und Abgangstreppen (27. Januar 1987).
2 In vielen Bahnhofsgebäuden der S-Bahn haben sich Verkaufsstände aller Art angesiedelt – hier die rekonstruierte Empfangshalle des Bahnhofs Lindenthaler Allee (heute Mexikoplatz) (27. Januar 1987).
3 Bahnhof Gesundbrunnen – einst Umsteigepunkt zwischen Ring- und Vorortbahn-Zügen der S-Bahn. Verschiedene Architekturmerkmale dieses Bahnhofs findet man auch auf dem benachbarten Ostberliner Bahnhof Schönhauser Allee (27. Januar 1987).
4 Ein Zug der BR 275 mit aufgehellten Farben rot-gelb, hier der Steuerwagen 275 730 (1. Juni 1987).

Tagsüber rollen die Züge im 10-Minuten-Abstand, während in den Abend- und Nachtstunden der Zugabstand auf 20 Minuten erweitert wird. Bedingt durch den eingleisigen Abschnitt zwischen Marienfelde und Lichtenrade auf der S 2 (hier besteht ganztägig nur ein 20-Minuten-Verkehr) verkehren derzeit die Züge von Anhalter Bahnhof alternativ nach Marienfelde und Lichtenrade. Der zweigleisige Ausbau dieses Streckenabschnitts wurde bereits in Angriff genommen, so daß nach Abschluß der Bauarbeiten seit Juli 1990 ein durchgehender 10-Minuten-Verkehr auf der gesamten S 2 möglich ist.
Eine Besonderheit, die eben nur die politischen Verhältnisse der zweigeteilten Stadt hervorbrachte, soll nicht unerwähnt bleiben. Während die Triebfahrzeugführer naturgemäß von der BVG gestellt werden, war es ihnen bis zum 31. März 1990 nicht gestattet, die Züge auch bis zum oberirdischen Bahnhof Berlin Friedrichstraße (Linie S 3) in das Grenzgebiet selbst zu fahren. So übernahmen DR-Triebfahrzeugführer die aus Richtung Wannsee ankommenden Züge auf dem zuvor gelegenen Lehrter Bahnhof und fuhren über sechs Jahre hinweg die Züge bis Berlin Friedrichstraße und wieder zurück. Dieser „Spaß" hat nun ein Ende, denn seit dem 1. April 1990 fahren BVG-Bedienstete die Züge selbst bis in den Bahnhof Berlin Friedrichstraße. Und am 2. Juli 1990 wurde über den Bahnhof Berlin Friedrichstraße (Stadtbahn) der durchgehende Zugbetrieb zwischen beiden Teilen der Stadt wieder aufgenommen.
Mit diesem Stück beginnender Normalität verbindet sich die begründete Zuversicht, daß die S-Bahn durch das Zusammenwachsen beider Netze wieder in Gesamtberlin das Verkehrsmittel Nummer 1 wird.
Der Verfasser dankt Herrn P. Cornelius für die Unterstützung bei der Erarbeitung des Beitrages.

(1) dt: Die Neuregelung des S-Bahn-Betriebes in West-Berlin; Der Stadtverkehr 29 (1984) 5/6, S. 182–189
(2) Tietze, Christian: Die S-Bahn in Berlin (West); Glasers Annalen 109 (1985) 5, S. 193–199
(3) –: Jubiläum bei der Waggon-Union – 50 S-Bahn-Viertelzüge für die BVG hauptuntersucht; Der Stadtverkehr 31 (1986) 1, S. 23–26
(4) Steller, Günter: Entwicklung neuer S-Bahn-Triebzüge für die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG); Elektrische Bahnen 84 (1986) 4, S. 107–118

mosaik

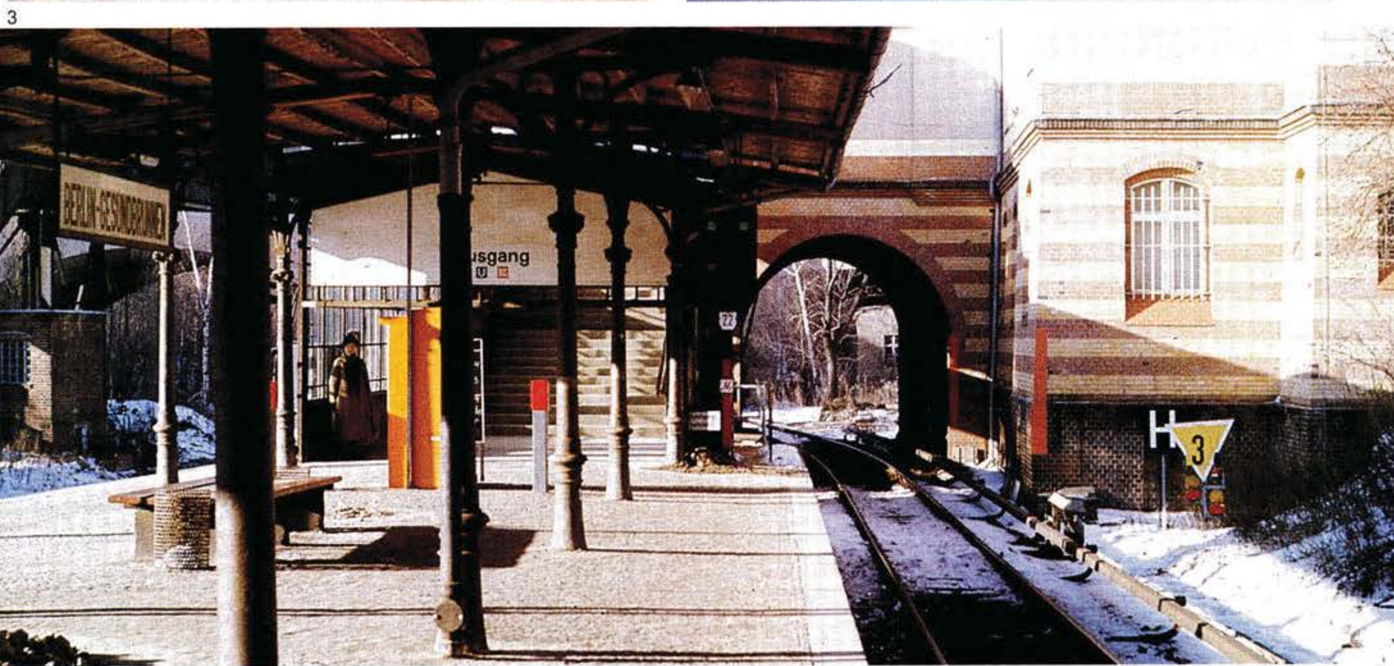
1



2



3



4



◁ BU auf S. 10

5



6



7



8



5 Alt und neu im Einsatz – im Bahnhof Wannsee präsentieren sich 480 504 und 275 683 (29. Januar 1988).

6 Im Triebwagen wurde die Trennwand zum Traglastenabteil entfernt und damit der Sichtbereich erweitert. Der hier zu sehende Triebwagen 275 729 erhielt die neuen Polstersitze (26. Januar 1987).

7 Auf Probefahrt ist hier der Zug 480 002/502 in Charlottenburg. Die ersten beiden Vz der BR 480 erhielten eine kristallblaue Farbgebung (1. Juni 1987).

8 Innenansicht der BR 480 (29. Januar 1988).

Fotos: Verfasser

Komfortpremiere in Leipzig

Seit dem 27. Mai 1990 ist nicht nur Berlin, sondern auch Leipzig an das IR- bzw. IC-Netz der DB angeschlossen worden. Täglich rollen drei derartige Zugpaare von der bzw. in die Messestadt: IC 155/154 „Johann Sebastian Bach" Frankfurt (Main)—Leipzig, IR 400/401 Nürnberg—Leipzig sowie das IR-Zugpaar 402/403 München—Leipzig. Vorläufig können diese Züge auf dem Streckennetz nicht schneller fahren als die herkömmlichen D- bzw. Ex-Züge. Neben dem höheren Komfort und Angebot sind die Komfortzüge vor allem als ein symbolischer Akt für eine künftige deutsche Staatsbahn zu sehen.
Auf dem Foto: IC 154 mit der Lokomotive 243 591 unweit der Blockstelle Elsteraue, gelegen im Stadtgebiet von Leipzig.

Text und Foto: F. Neubert, Berlin





BR 628.2 in Boizenburg

Vor einem Jahr hätte es noch niemand für möglich gehalten, am 5. und 6. Mai 1990 war es jedoch Realität: Auf der früheren Boizenburger Stadt- und Hafenbahn verkehrte aus Anlaß ihres 100jährigen Bestehens ein DB-Triebwagen der BR 628.2. Nebenstehendes Foto entstand am 5. Mai 1990 im Bereich des ehemaligen Haltepunkts Boizenburg Stiftstraße. Nachdem auf dieser 1949 von der DR übernommenen ehemaligen Privatbahn bis 1967 planmäßiger Reiseverkehr bestand, befuhr zum 90. Jubiläum vor zehn Jahren schon einmal ein Jubiläums-Sonderzug die Strecke (s. a. „me" 9/80, S. 278).

Foto: M. Saß, Hamburg

Neue Farben für Rangierfahrzeug

Im Rahmen einer fälligen Hauptuntersuchung wurde das Rangierfahrzeug 278 105 des Raw Berlin-Schöneweide umfassend rekonstruiert. Neben einer neuen elektrischen Anlage wurden das noch aus dem Jahre 1925 stammende Holzdach durch ein solches aus Blech ersetzt, die Signallichtarmaturen gegen den jetzigen Standardtyp ausgetauscht und die Farbgebung den Serienzügen der BR 270 angepaßt.





Ein weiterer Museumsviertel

Anfang Mai 1990 lieferte das Raw Berlin-Schöneweide einen weiteren historischen S-Bahn-Viertelzug aus. Der aus Trieb- und Beiwagen bestehende Zug präsentiert sich äußerlich weitgehend in seinem Anlieferungszustand des Baujahres 1929. Dazu gehören auch die in Trieb- und Beiwagen eingebauten Trennwände ohne Durchgang zwischen den benachbarten Fahrgasträumen in Trieb- und Beiwagen. Dagegen weisen die Fahrgasträume selbst zahlreiche Kompromisse auf, die aber langfristig korrigiert werden können. Der Zug mit den Nummern 3662 (ET) und 6126 (EB) entstand aus dem Viertelzug 275 815/816 und ist betriebsfähig.

Text und Fotos:
H.-J. Hütter, Berlin

100 Jahre Nebenbahnstrecke Fürth—Zirndorf

Vor 100 Jahren ist es dem Zirndorfer Gemeinderat mit Hilfe der Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft (LAG) München gelungen, eine eigene Anbindung an das Eisenbahnnetz zu bekommen. Am 30. November 1890 mittags um 12 Uhr fuhr der erste Zug auf der Strecke Fürth—Zirndorf.
Aus diesem Anlaß wurde eine offizielle Jubiläums-Medaille (Abb.) herausgegeben.
Des weiteren sind folgende Veranstaltungen geplant:
18. bis 20. August 1990: Während der Kirchweih: Eisenbahn-Ausstellung in der Schulturnhalle in der Volkhardtstraße in Zirndorf.
1. Juli bis 1. Dezember 1990: Triebfahrzeugmodell-Ausstellung in der Sparkasse in Zirndorf.
27./28. Oktober 1990: Große Fahrzeugschau der DB auf dem Gelände der Fa. Hösch (gleichzeitig Tage der offenen Tür) in Zirndorf. An beiden Tagen ist eine Mitfahrt auf dem Führerstand einer Diesellokomotive und Ortsrundfahrten mit dem Straßenadler der DB möglich.
28. Oktober 1990: Dampflok-Sonderfahrten auf der Strecke Fürth—Zirndorf—Cadolzburg. An beiden Tagen viele Veranstaltungen der Fa. Hösch, der DB, der Stadt Zirndorf und der Zirndorfer Eisenbahnfreunde.
me



Termine

Dresden
Am 8. und 9. September 1990 findet die VIII. Dresdener Feldbahnschau statt, Ort: Stralsunder Straße (gegenüber dem Postamt), Dresden-Klotzsche, 8080. Öffnungszeiten: 11 bis 18 Uhr. Gezeigt werden etwa 20 historische Feldbahnlokomotiven, Muldenkipper, Spezialfahrzeuge und Zubehör. Zahlreiche wertvolle Neuzugänge! Betriebsfähige Feldbahnloks werden vorgeführt, es besteht die Möglichkeit einer Rundfahrt mit dem Personenzug. Souvenirverkauf!
D. Fröbel, Dresden

Strausberg
Am 22. September 1990 findet im Klubhaus des Kulturbundes e. V. „Franz Mehring" die 1. Strausberger Modellbahnbörse statt. Beginn: 9.30 Uhr. Tischreservierungen bis 15. September 1990 an L. Vorwerg, Am Försterweg 45, Strausberg, 1260. Gebühr: DM 13,–.
L. Vorwerg, Strausberg

Bad Doberan
Die Interessengemeinschaft Mecklenburgische Eisenbahnen organisiert vom 17. bis 19. August sowie vom 24. bis 26. August 1990 in der EOS Bad Doberan eine Modellbahn-Ausstellung und verkauft Modellbahnartikel. Modellbahnfreunde vom BSW-Modellbahn Lübeck beteiligen sich mit einer großen Modulanlage. Öffnungszeiten: Freitag 14–18 Uhr, Sonnabend, Sonntag 9–18 Uhr.
J. Schulze, Brandenburg

Magdeburg
Aus Anlaß des Jubiläums 150 Jahre Magdeburg – Leipziger Eisenbahn gibt die ZAG 7/14 Magdeburg des DMV in Zusammenarbeit mit der AG Philatelie des Klubhauses der Eisenbahner eine Souvenirkarte mit Schmuckumschlag, Frankatur und Sonderstempel heraus. Der Verkauf erfolgt im Sonderpostwagen auf dem Gelände der Fahrzeug-Ausstellung im Bw Magdeburg in der Zeit vom 24. August bis 2. September 1990. Restexemplare stehen zur Modellbahn-Ausstellung vom 24. November bis 2. Dezember 1990 zur Verfügung.
Hans-A. Müller, Magdeburg

Liebertwolkwitz
Anläßlich des 950jährigen Jubiläums der Gemeinde Liebertwolkwitz finden am 1. und 2. September 1990 von 10 bis 18 Uhr auf dem Bahnhof Liebertwolkwitz (KBS 430) folgende Veranstaltungen statt:
– Modellbahn-Ausstellung der AG 6/53 im Ausstellungswagen,
– kleine Fahrzeug-Ausstellung der DR unter Mitwirkung der AG 6/55 des DMV und
– Präsentation einer Motordraisine der Eisenbahnfreunde Wetterau (BRD) sowie Mitfahrten auf der Handhebeldraisine der AG 6/53 des DMV.
Liebertwolkwitz ist mit der DR zu erreichen oder vom Hauptbahnhof Leipzig mit der Straßenbahnlinie 15 bis Meusdorf, weiter mit Buslinie U.
P. Flechsig, Leipzig

Firmennachrichten

TT: KG – VEB – GmbH
Mit Wirkung vom 1. April 1990 wurde im Rahmen der Umwandlung volkseigener Betriebe die „Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH" als Rechtsnachfolger des ehemaligen „VEB Berliner TT-Bahnen" gegründet. Geschäftsführer sind Herr Werner Zeuke und Herr Hans-Henning Schauer. Herr Zeuke wurde damit wieder in seine Rechte eingesetzt, die er als Komplementär der 1972 verstaatlichten „Zeuke & Wegwerth KG" hatte.
Ziel des Unternehmens ist weiterhin die Produktion von Modelleisenbahnen der Nenngröße TT (Maßstab 1:120). Im Vertrieb innerhalb Deutschlands soll schrittweise auf den Direktvertrieb gegenüber Einzelhändlern ohne Zwischenschaltung von Großhändlern übergegangen werden.
Die Firmenanschrift lautet:
Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH
Storkower Straße 150–156,
DDR-1055 Berlin.
W. Arnold, Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH

Bei Prefo ausgestiegen
Am 31. Mai 1990 sind wir aus dem VEB Prefo Dresden ausgeschieden und haben am 1. Juni 1990 mit der Gründung unseres reprivatisierten mittelständischen Betriebes SACHSENMODELLE GmbH Kiesewetter & Co. Oybin/Dresden Modellbahnerzeugnisse begonnen.
Der Sitz des Betriebes ist Friedrich-Engels-Straße 20, Kurort Oybin, DDR-8806.
In unser Unternehmen sind der ehemalige halbstaatliche Betrieb Stärz & Co. KG Oybin mit seinen Produktionsstätten Oybin und Olbersdorf sowie als Werk 2 der frühere Privatbetrieb Gerhard Schicht, Grillparzer-Platz 3, Dresden, DDR-8029, eingegangen.
Unser Produktionsprogramm umfaßt wie bisher
– Reisezug- und Spezialgüterwagen H0 und TT
– Baugruppen und Einzelteile für Modellbahnerzeugnisse H0 und TT
– Klischees zum Bedrucken von Modellbahn- und anderen Teilen
– Baugruppen und Einzelteile für die Unterhaltungselektronik
– Kunststoffteile aller Art, auf Wunsch lackiert, dekoriert, bedruckt.
SACHSENMODELLE GmbH Kiesewetter & Co. Oybin/Dresden i. G.

Aktuelles

S-Bahn Zürich in Betrieb
Am 27. Mai 1990, zum Fahrplanwechsel, pünktlich um 4.08 Uhr, fuhr der erste planmäßige S-Bahn-Doppelstockzug der Züricher S-Bahn in Rapperswil ab. Nach 86 Monaten intensiver Bauzeit konnte die S-Bahn der Region Zürich der Bevölkerung übergeben werden. Eine bald 30jährige Leidensgeschichte des öffentlichen Verkehrs bekam ein „Happyend"! Nachdem 73,7 % der Bevölkerung des Kantons Zürich dem Bau zugestimmt haben, wurde am 17. März 1983 der erste Spatenstich im Vorbahnhof Zürich vollzogen.
Das S-Bahn-Netz hat eine Länge von 380 km und wird durch einen Verkehrsverbund von Bus-, Straßenbahn-, Schmalspurbahn-, Bergbahn- und Schiffahrtslinien ergänzt, deren Fahrpläne genau aufeinander abgestimmt sind. Nur 5,88 km Neubaustrecke entstanden im Bereich des Züricher Hauptbahnhofs. Zusätzlich baute die Sihltal-Zürich-Uetlibergbahn (SZU) noch einen 1,3 km langen Abschnitt unter dem Stadtgebiet von Zürich.
Extra für die Züricher S-Bahn wurden auch die neuen Doppelstockzüge mit den entsprechenden Lokomotiven der BR 450 entwickelt und gebaut. Die Lokomotive ist mit Umrichtertechnik ausgestattet. Für den Fahrkartenverkauf sind Automaten aufgestellt. Der Zielbahnhof wird durch die Eingabe der Postleitzahl angewählt. Das Angebot der Züge stieg von etwa 25 000 km pro Tag auf etwa 36 000 km pro Tag!
Die Reisenden können über den Zugfunk direkt vom Zuglauf- oder Betriebsüberwacher über Unregelmäßigkeiten und Umleitungen informiert werden. Die gesamte Überwachung und Disposition des Betriebs wird rechnergestützt abgewickelt. Viele Bahnhöfe werden vom Betriebsleitzentrum ferngesteuert. Die Reisezeiten verkürzten sich um bis zu 28 Minuten!
ABG

Kein besseres Modell
– „me" 12/89, S. 3 –

Die Kritik am TATRA 815 von MAB („me" 12/89) finde ich recht ungehörig. Freilich gibt es durchaus bessere Lkw-Modelle. Das Modell mag Fehler haben, wie Pritsche und Fahrgestell aus Metalldruckguß, aber ich kenne kein besseres H0-Modell eines Schwerlastwagens aus den Ostblockländern.

Ch. Fricke, Isernhagen 2 (BRD)

MAB-TATRA stimmt!

Als langjähriger Leser Ihrer Zeitschrift und begeisterter Modellautosammler möchte ich mich zur Zuschrift von R. Kühr aus Berlin äußern:

Ich finde das TATRA-Lkw-Modell 815 sehr gelungen. Die Hauptmaße stimmen, hier der Beweis:

Abstände	Originalm. (mm)	1:87 (mm)	Modell (mm)
Höhe Fahrerhaus/Fahrbahn	2900	34,5	34,5
Höhe mit Ansaugstutzen	3130	35,9	36,0
Breite o. Spiegel	2500	28,7	28,7
Abstand Stoßst./Vorderachse	1475	16,9	16,9
Radstand beider Hinterachsen	1320	15,1	15,1

Originalmaße aus „Motor-Revue 2/88", Vorstellung TATRA 815

Sicherlich ist der gewählte Radstand ungewöhnlich, dieser wäre dann für das auf der Verpackung angekündigte Feuerlöschfahrzeug 10 mm zu groß. TATRA 815 VE 6 x 6,2 Radstand Vorderachse /1. Hinterachse: 3700 mm ≙ 42,5 mm (1:87), MAB Modell 52,5 mm! Das Feuerlöschfahrzeug TATRA 815 CAS 32 T 815 hat das gleiche Fahrgestell wie der TATRA 815 VE 6X 6.2. Hier sollte der Hersteller VEB MAB allerdings den Achsstand korrigieren. Sonst kann die Modellausführung sehr zufriedenstellen. Der TATRA 815 ist nun mal ein imposantes Fahrzeug, und da er noch zu selten im Straßenverkehr anzutreffen ist, scheinen uns die Ausmaße sehr ungewöhnlich. Aber der Maßstab stimmt!

M. Metz, Flöha

KOMMENTAR

Hobby-Sünder

Es erscheint kaum glaubhaft, ist aber dennoch eine Tatsache: Der Betriebsnummernschild-Diebstahl durch einen Hobbydrang hat sich zunehmend vom regelspurigen Dampflokpark auf betriebsfähige Triebfahrzeuge der neuen Traktion und der Schmalspurbahnen verlagert. So war es unlängst auch bei der Lokomotive 110 357-1. In jüngster Zeit sind außerdem Betriebsbücher betriebsfähiger Schmalspurbahnloks entwendet worden. Unmißverständlich muß gesagt werden: Die Handlungsweise dieser Hobbysünder stören nicht nur den Betriebsablauf der Deutschen Reichsbahn, sondern sind ebenso herzlos gegenüber unseren Nachfahren. Gerade Betriebsbücher erweisen sich als wichtige Dokumente für die Betriebsgeschichtsschreibung über die Eisenbahn. Und dies dürfte weitaus wichtiger sein, als die Bedürfnisse einzelner Hobbyisten zu befriedigen. Gemeinsam sollten wir daher solche Übeltäter zur Rede stellen und zur Verantwortung ziehen.

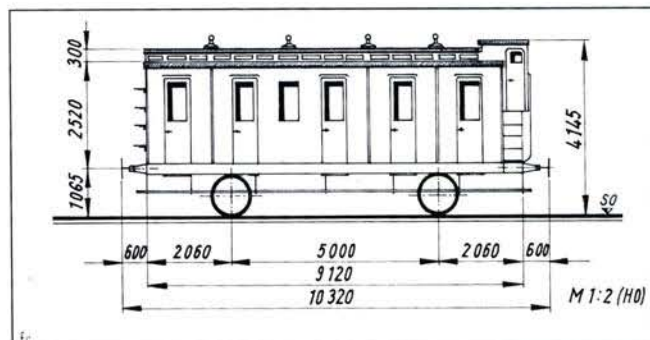
Wolfgang Petznick

Nachlese
– „me" 9/88, S. 28 –

Die Herkunft dieses in Taltitz bei Oelsnitz (Vogtland) stehenden Wagenkastens wurde schon 1976 geklärt. Das altpreußische Bremserhaus weist schon darauf hin: Es handelt sich um einen bei der Fahrparkaufteilung der ehemaligen Berlin-Dresdner Eisenbahn nach Sachsen gelangten Wagen. Die vorliegende Bauart gehörte zur sächsischen Gattung lfde. No. 157, die Bezeichnung nach dem DR-Schema würde C Sa 87 lauten. Existent waren nur die beiden Wagen 2169 und 2170, geliefert 1887 von der Görlitzer A.G. mit Gasbeleuchtung, Preßkohlenheizung und Dampfleitung. Beide Fahrzeuge waren mit Westinghousebremse und Vacuumleitung ausgerüstet, was auf den Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr Sachsen–Österreich hinweist. Auf einer zeitgenössischen Ansichtskarte von Oelsnitz (Vogtland) finden wir einen solchen Wagen.

Die von Görlitz 1886 und 1887 gebauten Wagen No. 1152–1161 der ED Halle waren bis auf geringfügige Abweichungen bei der Lampenanordnung und ein um 20 mm kürzeres Untergestell baugleich. Hierbei kann es sich allerdings auch um Zeichnungs- oder Meßfehler handeln. Denn nichts ist bekanntlich so ungenau wie die „Amtlichen Angaben".

Text und Zeichnung: G. Meyer, Aue



Schmalspurlok 99 1401
– „me" 5/90, S. 17 –

Der Begleittext zu dem vorgestellten Modell der 99 1401 gibt die Fakten unrichtig wieder.

Das Vorbild wurde nicht 1948 gebaut, sondern bereits am 30. April 1947 als erste Nachkriegslok feierlich eingeweiht. Demzufolge ist der Hersteller nicht der Lokomotivbau „Karl Marx", sondern die „Volkseigenen Betriebe Brandenburg, Lokomotivfabrik Orenstein & Koppel, Babelsberg", denn das Werk bekam erst am 17. März 1948 die Bezeichnung LKM. Übrigens gab es zwei Lokomotiven mit der Fabrik-Nummer 15101. Um den Reparationsauftrag lt. SMAD-Befehl 120 komplett abzuwickeln, wurde eine zweite Lok mit der Bahnnummer Gr 1, O & K 15101, ebenfalls 1947 gebaut und im Januar 1948 verladen.

H. Pochadt, Berlin

Was steckt hinter „HWN" Made in U.S. Zone Spur 0?

Kürzlich erwarb ich eine Blecheisenbahn in einer Originalgeschenkverpackung der Nenngröße 0: Eine B2t-Lokomotive mit Führerhausbeschriftung „W.47" und Uhrwerkantrieb mit Bremse sowie Umschalter im Führerhaus für Fahrtrichtung;

einen Gepäckwagen (Pwg, zweiachsig) mit der Aufschrift „Pwag 12,6 t KKbr, tazbcntl 2147 Hnrjorlo, Deutsche Reichsbahn" (Adler), einen Kesselwagen „SHELL" zweiachsig, einen offenen Güterwagen mit zwei Bordtüren zweiachsig mit der Aufschrift „H.W 15746". Hinzu kommt ein komplettes, überhöhtes Gleisoval. Ich konnte bisher nichts über den Hersteller erfahren.

H. Schweda, Halle-Neustadt

Signalneuheit



Aufgenommen von Michael Reimer, Berlin

Jörg Lempe, Weinböhla



1

Dampf total: Bw Wolsztyn

Auch in Polen geht die Zeit der Dampflok langsam aber sicher ihrem Ende entgegen. Traditionsbewußte Verantwortliche der PKP begannen im letzten Jahr, bestimmte Bahnbetriebswerke auszuwählen, um dort Dampfloks verschiedener Epochen zu sammeln, längst abgestellte Loks zu reaktivieren und im Plandienst einzusetzen. Das bekannteste Bw davon befindet sich 60 Kilometer südwestlich von Poznań im Städtchen Wolsztyn. Verschiedene Nebenstrecken kreuzen sich bzw. beginnen dort. Der Personenverkehr ist mäßig und der Güterverkehr spärlich. Lediglich auf der Strecke Zbąszyń – Wolsztyn – Leszno verkehren mehr Personenzüge, aber nicht alle mit Dampf. Trotz allem gibt es zu bestimmten Zeiten am Tage Überschneidungen von Dampfleistungen.

Verspätungen im Personenverkehr sind selten, da die Fahrzeiten der Personenzüge recht großzügig ausgelegt sind. Auf Anschlußzüge wird zumindest in Wolsztyn gewartet.

Nun einige Hinweise zum Fotografieren im Bw und auf der Strecke: Das Fotografieren im Bw wird meist ohne Schwierigkeiten gestattet, manche Lokleiter verlangen den Reisepaß zur Einsichtnahme. Beste Zeit zum Bw-Besuch ist der frühe Morgen, aber auch am Abend im Sommer bestehen gute Fotomöglichkeiten der Loks vor dem Schuppen. Das Fluidum ist sicher für Europa angesichts verschiedener BR und der Behandlungsanlagen einmalig. Bis jetzt ist im Bw Wolsztyn nicht eine einzige Diesellok stationiert.

Die Strecken um Wolsztyn bieten landschaftlich nicht allzuviel Abwechslung, aber die Bahnhöfe bieten alte Technik vom Feinsten.

Die beste Strecke zum Verfolgen der Züge ist die zwischen Opalenica Grodzisk Wkp. Wolsztyn und Sulechów. Die Fahrtrichtung der Loks ist unterschiedlich. Näheres folgt bei der Beschreibung der befahrenen Strecken.

Nachstehende Lokomotiv-Baureihen (BR) sind in Wolsztyn stationiert (Stand Anfang April):

- Polnische BR: 01 49 (mehrere Exemplare), Ok 22 / ähnlich BR 38 (preuß. P8) / Ty 51, Tkt 48
- Deutsche BR: Ty 2 (BR 52), Ok 1 (BR 38), Ty 3 (BR 42)
- Nachbau deutscher BR: Ty 42 (BR 52), Ty 43 (BR 42).

Hauptsächlich im Einsatz stehen die BR 01 49, Ty 2, Ty 42. Rund um die Uhr ist eine Lok im Rangierdienst eingesetzt, meist Tkt 48-143 oder Ty 43-123.

Kein Tag gleicht in der Bespannung dem anderen; das macht die Exkursionen dorthin so interessant.

Nun zu den einzelnen Strecken:
Opalenica – Grodzisk Wkp. – Wolsztyn – Sulechów
Vorrangig werden auf dieser Strecke die BR 01 49 und Ty 42 eingesetzt. Die Fahrtrichtung ist von Wolsztyn aus gesehen vorwärts nach beiden Richtungen. Der Frühzug 5.44 Uhr ab Grodzisk nach Sulechów läuft mit vorwärtsfahrender Lok. Lediglich ein Ng fährt etwa 6.50 Uhr ab Wolsztyn nach Sulechów.

2



1 „Star-Lok" 0149-22 mit Personenzug Wolsztyn – Sulechów kurz vor dem Haltepunkt Okunin am 24. Februar 1990

2 Quasi zum „Zirkuspferd" verwandelte sich die einzige Tkt 48 des Bw Wolsztyn im Verlaufe des Vormittags des 23. März 1990. Sie wird meist nur im Rangierdienst beschäftigt; im Hintergrund wird gerade die Ty 2–67 bekohlt.

3 Einzige erhaltene Ty 3, zurückgenummert aus der BR Ty 43, rollt am 21. März 1990 von der Drehscheibe des Bw Wolsztyn.

4 Einen Kanal bei Kebłow überquert die Ty 2-67 von Nowa Sól kommend am Abend des 6. Mai 1990.

5 Am Morgen des 5. Mai 1990 bringt die Ok 1-359 ihren Zug durch den ex-Bahnhof Żodyń, 65 km von Grodzisk Wpk. entfernt, über Wolsztyn nach Sulechów und bietet an kühlen Sommermorgen einmalige Motive mit Kantensonne und Dampfentwicklung.

Zbąszyń – Wolsztyn – Leszno

Neben dieselbespannten Personenzügen verkehren meist zwei 0149, teilweise mit vierteiligen Doppelstockzügen, grundsätzlich vorwärts, da auf den Endbahnhöfen die Loks gedreht werden können. Folgende Personenzüge fahren gewöhnlich mit Dampflokomotiven: P 33023/25 Leszno – Zbąszyń (tgl.), P 33042 Zbąszyń – Leszno (tgl.), P 33026 Zbąszyń – Leszno (Mo.–Fr.).
An Werktagen wurde ein Ng 11.50 Uhr ab Wolsztyn nach Leszno beobachtet (meist mit Ty 2 bespannt).

Niegosławice – Nowa Sól

Auf dieser Strecke ist eine Lok (meist Ty 42) eingesetzt, die in der Einsatzstelle Nowa Sól personell besetzt wird. Sie bespannt zwei Zugpaare von Nowa Sól nach Nowe Miastreczko und einen Frühpersonenzug 5.30 Uhr ab Niegosławice nach Nowa Sól.

Nowa Sól – Konotop – Kolsko – Wolsztyn

Hier werden alle Züge mit Dampfloks bespannt, wobei die Fahrtrichtung unbekannt ist. Darüber gibt aber möglicherweise der Lokleiter in Wolsztyn Auskunft; man sollte ruhig fragen!

Die Fahrzeiten der Personenzüge können dem polnischen Kursbuch, das auf jedem größeren Bahnhof eingesehen werden kann, entnommen werden.
Übernachtungen sind direkt im Bw möglich, die späten Abendstunden können noch für stimmungsvolle Nachtaufnahmen im Bw genutzt werden. Außerdem befinden sich Zeltplätze in der Nähe. Eine Tankstelle ist in Wolsztyn auch am Wochenende dienstbereit.
Ein Rat zum Abschluß: Vorsicht beim Betreten von Feldern und ähnlichen Ländereien; es ist alles Privatbesitz, auch ohne Zaun, und die Besitzer reagieren sehr allergisch.

3



4



5



modell bahn tips

Bahnmeisterwagen für Mannschaftstransport

Der Bahnmeisterwagen nach Blatt 41b der Musterzeichnungen für Inventarien der Preußischen Staatseisenbahnen ist von recht ausgefallener Konstruktion. Er diente vorwiegend dem Mannschaftstransport und hatte schon einen Handhebelantrieb. So ließ sich das Fahrzeug, das etwa 16 Arbeiter aufnehmen konnte, mit höherer Geschwindigkeit bewegen.
Die Rahmenkonstruktion aus Kantholz hatte einen hölzernen Sohlenbelag. Die außengelagerten Radsätze waren mit um 90° versetzten Kurbeln versehen, an denen hölzerne „Treibstangen" befestigt waren. Durch senkrechtes Auf- und Abbewegen derselben konnte das Fahrzeug in Bewegung gesetzt werden. An beiden Stirnseiten waren Trittbretter angebracht, von denen aus die auf einen Radsatz wirkende Spindelbremse bedient werden konnte. Die Kurbel wurde aufgesteckt. Es war eine längere und eine kurze Kurbel vorhanden, je nachdem, ob die Bremse auf dem Trittbrett stehend oder auf der Ladefläche sitzend bedient wurde. Zur Sicherung der Fahrgäste war ein allseitiges hölzernes und abnehmbares Holmgeländer angebracht. Auch dieses Fahrzeug hatte einen rotbraunen Anstrich. Soll nur ein Standmodell entstehen, kann es aus Sperrholz und Holzleisten gefertigt werden. Achslager werden aus Blech gebaut; Räder gedreht und auf die verlängerten Achsenden Kurbeln versetzt gelötet. Bei diesem interessanten Vorbild bietet sich auch ein fahrtüchtiger Nachbau an. Aus Gründen höherer Festigkeit sollten aber dann alle Teile aus Blech entstehen und verlötet werden. Wenn dann noch einige bewegliche Figuren auf der Ladefläche während der Fahrt die Stangen auf- und abbewegen, ist die Illusion vollkommen. Übrigens, wegen der Fortbewegungsart nannte man den Wagen auch „Butterfaß".

Text und Zeichnung: G. Fromm, Erfurt

Biegewerkzeug aus Fliesenbrechzange

Aus einer handelsüblichen Fliesenbrechzange läßt sich mit geringem Aufwand ein nützliches Blechbiegewerkzeug für Blechstärken bis 0,4 mm herstellen. Die schmale Bauweise der Zange sowie die aktive Biegelänge von etwa 14 mm erlauben bei einiger Übung das mühelose Biegen selbst komplizierter Biegeteile wie das Führerhaus der BR 106 in TT aus einem Zuschnitt. Von der Zange werden alle nicht benötigten Teile entfernt. Das 90°-Dachkant des oberen Schenkels ist zum leichteren Suchen des Biegeanrisses möglichst scharf zu feilen oder zu schleifen. Aus Stahlblech 1,5 mm ist nach Skizze ein Prisma anzufertigen und am unteren Schenkel zu befestigen. Zwischen Dachkante und Prisma wird bei geschlossener Zange ein gleichmäßiger Biegespalt entsprechend der verwendeten Blechstärke eingestellt und das Prisma fest verschraubt.

Text und Zeichnung: R. Köhler, Gera

Dampf gemacht

In bundesdeutschen und Westberliner Modellbahnfachgeschäften sind verschiedene Dampferzeuger der Firma Seuthe für den Einbau in Modell-Lokomotiven erhältlich. Obwohl eigentlich nicht für die Nenngröße TT produziert, sind die Dampferzeuger mit Ausnahme der 86er in allen TT-Loks unterzubringen. Allerdings muß auf die Beleuchtung verzichtet und bei der BR 56 das Ballaststück verkürzt werden. Ansonsten ist der Einbau so problemlos, daß auf eine Anleitung verzichtet werden kann. Es ist lediglich der Schornstein vorsichtig aufzubohren. Verwendung findet der Seuthe-Steckdampferzeuger Nr. 20 für die Nenngröße H0. Er kostet etwa 15 bis 20 DM.

G. Ziegler, Nebra

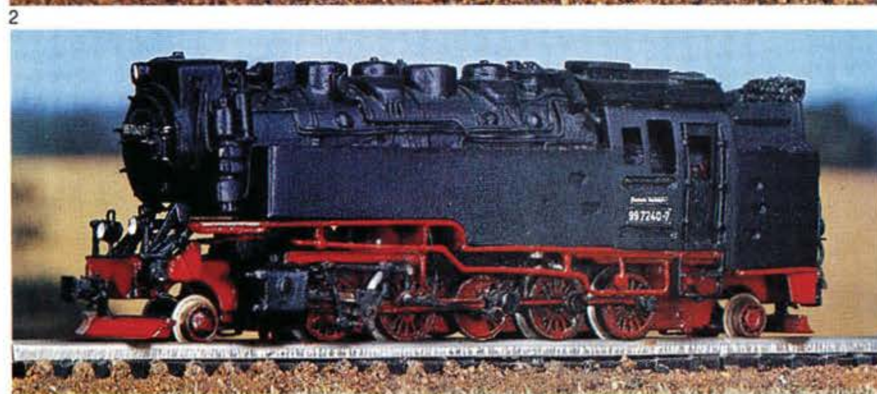
In den letzten Jahren dabei

Immer wieder legen die Internationalen Modellwettbewerbe ein eindrucksvolles Zeugnis von den handwerklichen Fähigkeiten europäischer Modellbauer ab. Heute stellen wir Ihnen, liebe Leser, einige interessante Modelle vor, die bei den Internationalen Modellbahnwettbewerben vergangener Jahre dabei waren. Sie stellen einmal mehr die vielfältigen Möglichkeiten des Eigenbaus unter Beweis. Und sollten Sie bisher noch nicht an einem solchen internationalen Ausscheid teilgenommen haben, sollten Sie auf jeden Fall jetzt daran denken. Einsendeschluß für den diesjährigen Wettbewerb ist der 31. August 1990. Genaueres entnehmen Sie bitte dem „me" 4/90 auf Seite 26.
Schließlich ist der Modellbau nicht nur schlechthin ein Hobby für die eigenen vier Wände. Anregungen für möglichst viele Modellbauer sind gefragt.

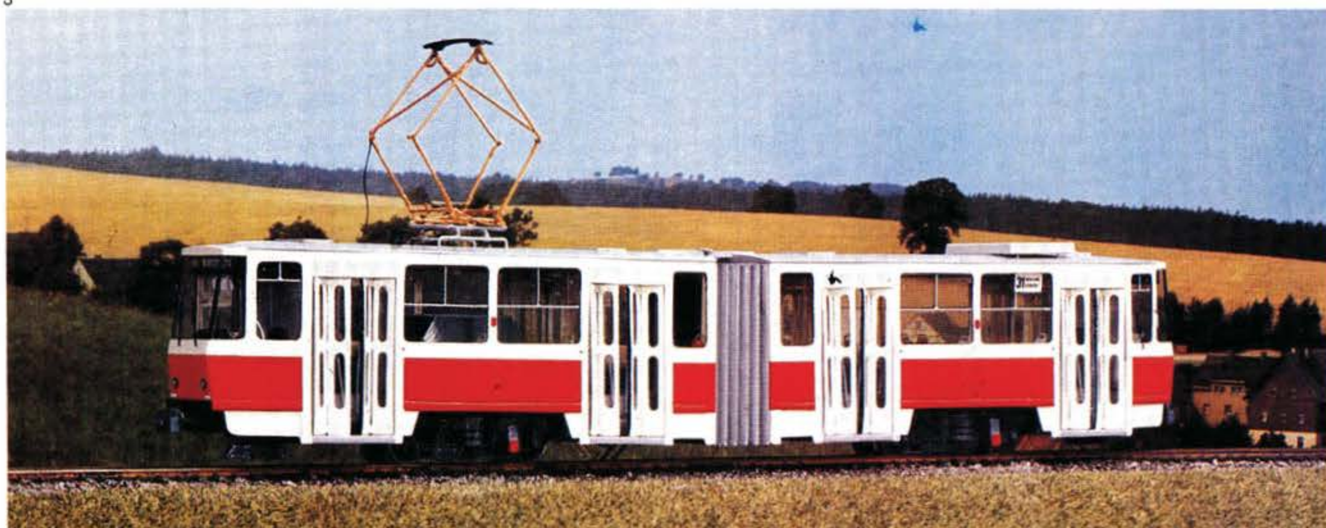
1



2



3



4



1 1985 kam diese Kö mit der Vorbildbezeichnung 100 897 in die Wertung. In der Kategorie A 1 (N) vertreten, erhielt ihr Erbauer, Hermann Brünler, für das gut gelungene Modell einen zweiten Preis.

2 Etwas ausgefallen, aber kein Einzelfall mehr ist die Beschäftigung mit der Nenngröße TT_m (Kategorie A 2). Hans Leßner baute die Lokomotive 99 7240 des meterspurigen Harzbahnnetzes nach. Zum Internationalen Modellbahnwettbewerb eingereicht, erzielte das Modell zwar keinen Preis, erregte aber dennoch Aufsehen.

3 Noch immer eine Besonderheit stellen auf Internationalen Modellbahnwettbewerben Straßenbahnmodelle dar, wenngleich die Zahl jener Modellbauer, die sich mit diesem speziellen Hobby befassen, ständig steigt. Die TATRA-Straßenbahn zeigt, daß auch auf diesem Gebiet viel möglich ist.

4 Das liebe „Drumherum" ist auf den Heim- und Gemeinschaftsanlagen unentbehrlich. Ulrich Schulz bekam anläßlich des Internationalen Modellbahnwettbewerbs 1986 für den Überladekran in der Nenngröße H0 einen Anerkennungspreis.

Fotos: Albrecht, Oschatz

Oberingenieur Karl-Ernst Hertam (DMV), Naunhof

Technologische Betrachtungen zum Modellbau

2. Teil

Verhältnismäßig einfach sind die Wagen mit einer Steifkupplung zu verbinden. Es werden damit mehrere Wagen zu einer Einheit fest verbunden, die nur am ersten und letzten Wagen eine normale Kupplung haben. Schwierig ist der Bau einer lösbaren Steifkupplung. So einfach, wie G. Trost es beschrieb, ist es nicht. Der Verfasser hat viele Versuche gemacht, um diese der Scharfenbergkupplung nachempfundene Steifkupplung zu bauen. Wenn das Kuppeln zweier solcher Kupplungen tatsächlich eine steife Verbindung herstellen soll, ist auf Zehntelmillimeter genau zu arbeiten. Bei diesem Verfahren ist es nicht nötig, gefederte Puffer an den Wagen zu haben. Außerdem können die Kupplungen, wenn sie nicht zu groß sind (und das ist das Schwierige), zwischen den Puffern liegen. Damit wäre das Problem des Puffer-an-Puffer-Fahrens gelöst. Eine Einschränkung gibt es noch: Die Kupplung entspricht nicht der beim Vorbild üblichen Schraubenkupplung.

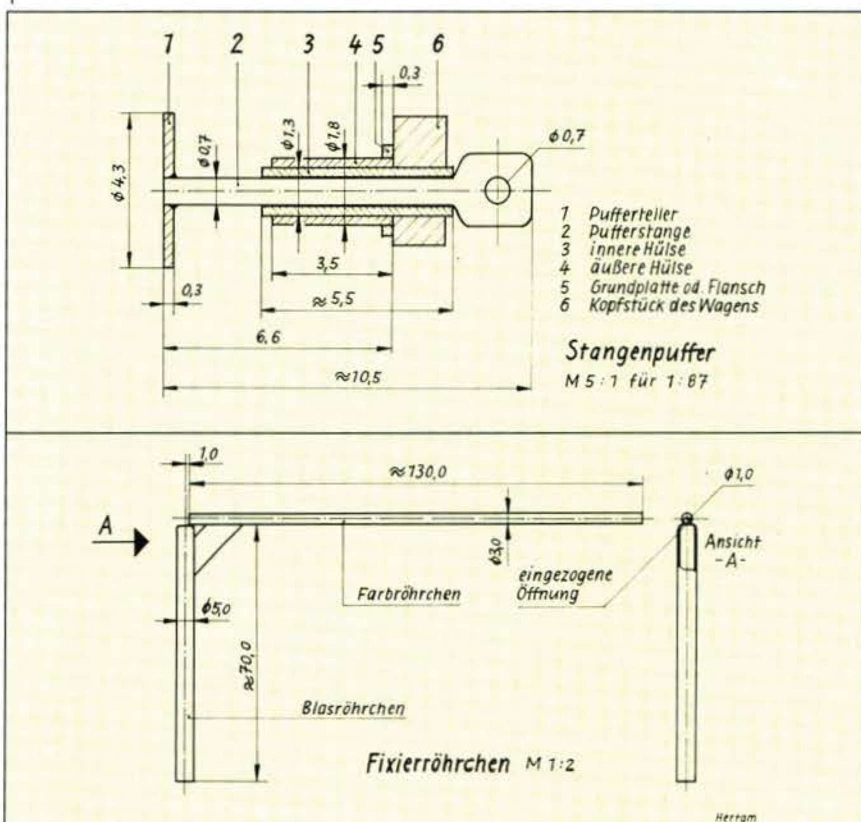
Hier soll aber nicht über die Technik, sondern über die Technologie, über das „Wie" des Modellbaus, geschrieben werden. Oftmals lassen sich beide Begriffe schwer trennen. Der Verfasser baut möglichst vorbildgetreue Schraubenkupplungen. Da seine Fahrzeuge meist sehr kurz sind, ist mit Schraubenkupplungen das Puffer-an-Puffer-Fahren möglich. Die Fahrzeuge haben gefederte Puffer. Wenden wir uns der Herstellung dieser sehr kleinen Teile zu. Zunächst zu den notwendigen kleinen Bohrungen. Spiralbohrer von 0,5 mm Durchmesser und weniger haben meist eine kurze Lebensdauer. Sie brechen zu schnell ab, meist am Schaftanfang, so daß sie nicht mehr angeschliffen werden können. Man kann sich mit Stahldraht entsprechender Dicke (Gitarrensaiten) helfen. Der Draht wird wie ein Schraubenzieher flach geschliffen. Hat man das geschafft, wird ersterer wie ein Spiralbohrer angeschliffen. Mit einem ganz feinen Schleifstein, möglichst einem Ölstein, ist das machbar. Hierbei bewährt sich die bereits erwähnte ZEISS-Kopflupe wiederum! Das zu bearbeitende Stück Stahldraht wird in das Bohrfutter gespannt, um die beschriebenen Schleifarbeiten ausführen zu können. Für Bohrungen bis zu einer Blechdicke von 0,5 mm reicht ein solcher selbst angefertigter Bohrer aus. So lassen sich für den Kupferlackdraht passende Löcher bohren.

Kleine Teile, wie die Kupplungslaschen, werden zunächst an einem größeren Stück Blech gebohrt. Dann hält man sie zum Zurechtfeilen mit der Flachzange fest. Wenn sie fertig sind, werden sie mit der Schere abgeschnitten. Schließlich ist nur noch diese Schnittstelle zu bearbeiten.

Der Bau von Federpuffern ist auch ohne Drehbank möglich. Der Autor brauchte für seine Fahrzeuge die im vergangenen Jahrhundert üblichen Stangenpuffer. Selbst die Originalfederung könnte genau nachgebildet werden, da die Pufferstangen auf quer im Fahrgestell liegende Blattfedern drückten. Der Stangenpuffer besteht aus vier oder fünf Einzelteilen (siehe Abb. 1).

Passendes Rohr für die Hülse gibt es nicht, wenn es maßstabgerecht sein soll. Ein Blechstreifen wird um den Schaft eines Spiralbohrers mit entsprechendem Durchmesser gerollt, um den Außendurchmesser der Hülse zu erhalten. Das Röhrchen wird abgeschnitten und mit dem Bohrer im Schraubstock horizontal eingespannt. So kann die Naht nachgefeilt werden. Anschließend walzt man das Röhrchen zwischen einer metallischen Unterlage und einer Schlichtfeile durch Hin- und Herbewegen der Feile rund. Das Röhrchen sieht dann wie gerändelt aus, da sich der Feilenhieb in das Blech eindrückt. Anschließend wird die Hülse mit einer Hand auf dem Bohrerschaft festgehalten, um sie rechtwinklig und auf Maß feilen zu können. Gleiches macht man mit der inneren Hülse.

1



Der Befestigungsflansch (Grundplatte) wird aus einem Blechstreifen angefertigt. Zwei Seiten werden parallel und auf Maß gefeilt, angerissen, gebohrt und dann mit der Schere in einzelne Platten getrennt. Ebenso werden die Pufferteller aus einem Blechstreifen Stück für Stück herausgefeilt und vorher natürlich gebohrt. Der ballige Pufferteller bekommt beim Einlöten der Stange etwas mehr Lötzinn. Die beiden Hülsen und der Flansch werden zusammengesteckt und mit einem kleinen Tröpfchen Sekundenkleber fixiert. Es ist gut, wenn sich die Einzelteile straff zusammenstecken lassen. Beim Zusammenbau des Puffers wird das Ende der Stange im Schraubstock breit gedrückt und für die Feder durchbohrt (Abb. 1).

Andere kleine Teile wie Leitern oder die Bremsersitzlehnen (Abb. 4 in Heft 7/90, S. 18) fertigt man aus Blech an. Die Durchbrüche werden herausgefeilt. Das sieht besser aus und ist einfacher, als sie aus Einzelteilen zusammenlöten zu wollen. Problemlos geht das, wenn nach der beschriebenen Methode auf dem Sägebrettchen von oben nach unten gefeilt wird.
Soeben wurde das Kleben erwähnt. Man sollte dort kleben, wo das Löten schwierig oder wegen des Materials unmöglich ist. die modernen Klebstoffe eröffneten Möglichkeiten, die der Modellbauer früher nicht hatte. Durch das Kleben kann man mehr Einzelheiten darstellen.
Der Verfasser benutzte anfänglich zum Metallkleben EP 11. Die Ergebnisse waren sehr gut. Der Nachteil ist die Härtezeit von 24 Stunden, die durch Erwärmen in einigen Fällen verkürzt werden kann. Anstelle von EP 11 eignet sich dafür auch Helapox rot oder blau.
Ganz anders ist der Umgang mit Sekundenkleber. Es wird dringend abgeraten, kleine Klebestellen direkt aus dem Plastfläschchen mit Kleber zu versorgen. Der Kleber ist sehr dünnflüssig, und dadurch kommt viel zu viel aus der Dosierspitze heraus. Sicherer ist es, einen Tropfen auf Papier zu geben und von dort mit der Nadel oder einem anderen geeigneten Gegenstand die notwendige Menge an die Klebestelle zu bringen. Es dauert eine geraume Zeit, bis der Tropfen auf dem Papier unbrauchbar wird. Im Ergebnis geht mehr von den fünf Gramm in der Flasche verloren als genutzt wird. Es ist schon eine Kunst, den Tropfen aufs Papier zu bringen, ohne sich dabei die Finger zu beschmutzen! In vielen Fällen ist Pattex Super-Gel von Henkel besser geeignet, da es sich sehr gut dosieren läßt.
Beide Modifikationen erreichen hohe Festigkeit, vorausgesetzt, die Klebestellen waren fettfrei.

2



1 Stangenpuffer und Fixierröhrchen

2 Vorbildgetreue Beschriftungsmöglichkeiten

Foto und Zeichnung: Verfasser

Farbgebung

Es kommt nicht selten vor, daß ein sauber gebautes und verputztes Messingmodell besser aussieht als mit Farbauftrag. Damit soll gesagt werden, wie schwer eine ordentliche Farbgebung ist. Die kleinen gegliederten Oberflächen bei Modellen von Lokomotiven und älteren Wagentypen machen das Spritzen nicht leicht.
Zunächst wird das Modell entfettet. Das kann mit Nitroverdünnung geschehen; warmes Wasser wird nicht ausreichen. In der Regel werden die Rhön-Reparaturlacke verwendet. Sie haben ein sehr feines Pigment. Das ist wichtig, da sonst durch mehrmaligen Farbauftrag die feingliedrigen Flächen ihre Konturen verlieren würden. Ein Problem tritt allerdings zutage: der Lackglanz. Erzielt man einen dünnen Spritzfilm, wird die Farbe fast matt. Je mehr Farbe aufgespritzt wird, um so glänzender wird die Fläche. Der Glanz läßt sich durch den Zusatz von Talkum verringern. Die gemischte Farbe muß durch ein Dederonstrumpfsieb gegeben werden. Das Streichen mit dem Pinsel ist nicht möglich. Andere Farben (z. B. Humbrol, Revell, Merker & Fischer) können (*nach Erfahrung des Autors – die Red.*) nur bedingt mit dem Pinsel aufgetragen werden. Wasserlösliche Modellfarbe auf Latexbasis ist wohl die einzige, die sich problemlos mit dem Pinsel streichen läßt. Zum Spritzen benutzt der Autor ein Fixierröhrchen. Es hat das gleiche Wirkprinzip wie der Zerstäuber eines Parfümflakons. Das Röhrchen kann man sich auch selbst bauen. Blasen mit Atemluft hat den Vorteil, daß man sehr gut dosieren kann. Man hat das Modell vor Augen und kann gut beobachten. Achtung: Das Modell befestigen, sonst bläst man es von der Unterlage!
Beim Komplettieren kommt doch noch der Pinsel zum Zuge. Er sollte nicht wie ein Besen aussehen, sondern spitz sein. Gute Aquarellpinsel bestehen aus Marderhaar und sind geschliffen. Darunter ist zu verstehen, daß der Pinsel bei der Herstellung zuletzt in wasserlöslichen Leim getaucht wird und nach dem Trocknen eine Spitze angeschliffen bekommt. So hart mit Spitze kommt er in den Handel. Ins Wasser getaucht löst sich der Leim, und der Pinsel ist verwendbar, nicht nur für Aquarellfarben. Diese Pinsel sind sehr teuer, machen sich für den Modellbauer aber auf jeden Fall bezahlt. Das Hervorheben von Griffstangen und Leisten z. B. ist damit unschwer möglich. Empfehlenswert ist hierfür Farbe auf anderer Lösungsmittelbasis.

Anschriften

Der Autor kann nur das von Joachim Schnitzer in [2] Geäußerte unterstützen. Die dort beschriebenen Gummistempel sind eine Methode, die nur der übernehmen kann oder konnte (?), für den die Stempel passend sind oder waren.
Hier werden zwei Verfahren vorgestellt, die der Autor nutzt. Aber wie bei allen Arbeitsgängen des Eisenbahnmodellbaus ist Geduld die Grundvoraussetzung.

Beschriftung von Hand

J. Schnitzer hatte mit wenigen Sätzen die Schwierigkeiten genannt.
Man besorgt sich eine Tusche-Zeichenfeder mit feiner Spitze und dazu einen Federhalter. Auch ein kleiner Pinsel wird benötigt. Hat man dieses Werkzeug und die passende Farbe, kann es losgehen. Zunächst wird ein Stück Blech mit der Farbe behandelt, die auch für das Modell benutzt wurde. Hat diese Nitro als Verdünner, wird die Schrift mit Ölfarbe gezeichnet. Eine kleine Tube Künstlerölfarbe oder Abtönpaste im gewünschten

Farbton ist das Mittel zum Zweck. Aus der geöffneten Tube wird an den Pinsel etwas Farbe geholt. Kommt zunächst nur Öl, muß man es abfließen lassen. Gebraucht wird nur die Farbe. Mit dem Pinsel ist nur wenig Farbe an der Unterseite der Feder abzustreichen. Das ist alles. Nun wird versucht, auf dem vorbereiteten Blech einen Strich zu ziehen. Schafft man ein bis zwei Millimeter, hat man fast alle Voraussetzungen für den kommenden Erfolg erfüllt. Ein längerer Strich läßt sich nicht ziehen, wenn er gleichmäßig dünn sein soll. Klappt das nicht, stimmt in der Regel die Farbkonsistenz nicht, vorausgesetzt die Feder schreibt. Das sollte man vorher mit Tusche oder Tinte probieren. Hakt die Feder, kann man die Unebenheiten mit dem feinen Schleifstein beseitigen. Aber nicht die Spitze abschleifen!

Nun noch ein paar Tips. Das Arbeitsbrett des Autors ist 81 cm hoch, also höher als ein altmodischer Tisch, der es höchstens auf 78 cm bringt. Man schaue sich einen Uhrmacher-Arbeitsplatz an! Hand und Arm liegen fast bis zum Ellenbogen auf. Schließlich sollte man die Luft anhalten, wenn geschrieben werden soll. Meist macht man das sowieso unbewußt. Man wird bald herausgefunden haben, ob die Federspitze am Lappen abgewischt werden muß, oder ob ein neuer Tupfer mit dem Pinsel ausreicht. Auch das von J. Schnitzer beschriebene Verfahren, Punkt an Punkt zu tupfen, sollte versucht werden. Besonders Rundungen lassen sich so viel besser als im Schriftzug gestalten (Abb. 1, 3 und 4 in Heft 7/90, S. 18).

Beschriftung mit Hilfe der Fotografie

Gleich am Anfang sei gesagt, daß diese Methode sehr aufwendig ist, aber – wie es so schön heißt – lupenreine Anschriften ergibt. Der Ausgangspunkt ist das Kleinbildformat 24 x 36 mm. Es soll von diesem Format ein Kontaktabzug hergestellt werden, auf dem Buchstaben und Zahlen im Maßstab 1:87 abgebildet sind. Das Vorbild wird fünfzehnmal größer als Zeichnung angefertigt. Das Format hat dann die Abmessungen 360 x 540 mm. Alles was man an Anschriften auf dem Langträger eines Wagens haben möchte, wird in diesem Maßstab auf das Format gezeichnet. Ist z. B. eine Schrift im Maßstab 1:87 nur 0,5 mm hoch, kommt sie auf das Blatt mit einer Höhe von 7,5 mm. In dieser Größe läßt sich alles recht gut zeichnen. Da ein Positiv anzufertigen ist, bleibt die Schrift weiß stehen. Die Flächen sind mit Tusche schwarz auszumalen (Abb. 2). Wer kann, versuche es mit weißer Tusche oder Deckfarbe auf schwarzem Untergrund. Das ist aber sicherlich noch aufwendiger, als die Schrift weiß stehen zu lassen. Die geschriebene Schrift müßte nachgezeichnet werden, da sich die bei der Bahn verwendete Blockschrift nur sehr schwer mit der Feder schreiben läßt. Für den Pinsel wäre sie zu klein. Da am Ende mit dem Fotografieren alles 15mal kleiner wird, kann man mit der Sauberkeit des Schriftbildes großzügig umgehen. Der Bogen wird mit der Kleinbildkamera so im Abstand fotografiert, daß die Umrandung in den Sucher paßt. Damit hat man das Kleinbildnegativ ausgenutzt. Es sind vorzugsweise feinkörnige Schwarzweißfilme zu verwenden. Man kann zusätzlich den Abstand für einige Aufnahmen etwas größer wählen. Nach dem Entwickeln des Films hat man vielleicht zehn Negativbilder nebeneinander. Unter dem Vergrößerungsapparat werden die Kontaktabzüge hergestellt. Der Film wird auf einen Streifen hartes Fotopapier gelegt, beides mit einer Glasplatte abgedeckt und belichtet. Die fertigen Positive werden entsprechend zerschnitten. An den so entstandenen kleinen Schildchen werden die Schnittflächen noch schwarz gefärbt. Angeklebt wird alles mit Sekundenkleber (Abb. 1 und 4 in Heft 7/90, S. 18).

Der Autor hofft, daß er einige brauchbare Erfahrungen vermitteln konnte.

Quellenangaben

[1] G. Trost: Wir wollen auf Pufferabstand gekuppelte Modellbahnfahrzeuge fahren, „me" Sonderheft 1960

[2] J. Schnitzer: Beschriften von Modellfahrzeugen, „me" 3/76, S. 72

Vorbildliche Beulen

Beim Vorbild sind O-Wagen mit Stahlwänden (z. B. der Gattung Es) oft stark verbeult. Diese Beschädigungen entstehen meist bei der Entladung durch einen pendelnden Greifer. Wer auf Vorbildtreue setzt und seine Fahrzeuge altert, sollte auch diese Beschädigungen im Modell nachbilden.

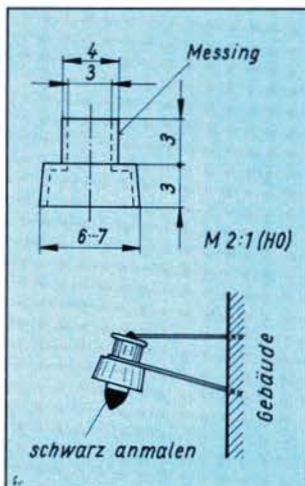
Dazu wird der Wagen von innen (!) über einem Lötkolben kleiner Leistung (maximal 20 Watt) erwärmt. Der Lötkolben darf den Wagen nicht berühren, da sonst die Seitenwand sofort durchschmilzt. Wenn das Material plastisch, aber noch nicht ausgesprochen weich ist, wird von innen die Ecke eines Holz- oder Hartgewebeklötzchens vorsichtig gegen die Wandung gedrückt, so daß sich dessen Konturen von außen gerade so abzeichnen. Die Oberkante der Seitenwände ist bei solchen Wagen ebenfalls stark beschädigt, vor allem im Bereich der Türen.

Das Verfahren erfordert etwas Übung, so daß erst an einem Plastrest oder einem älteren Wagen trainiert werden sollte. Die bearbeiteten Wagen müssen dann farblich gealtert werden, und der vorbildgetreue Eindruck ist perfekt.

B. Matzke, Delitzsch

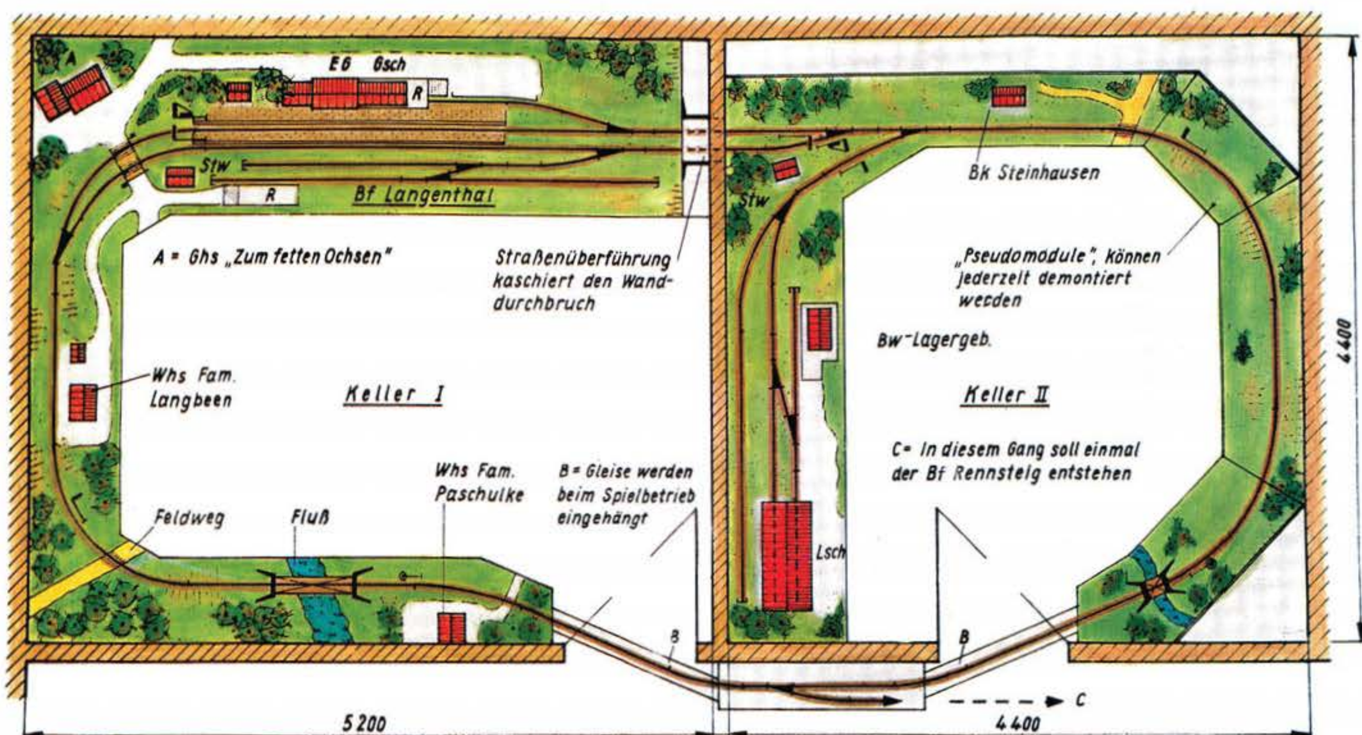
Vorbildgetreue Leuchten

Im Bereich des Bahnhofs bzw. der Bahnanlagen im allgemeinen gibt es meist eine Anzahl von Leuchten. Die im Handel erhältlichen „Modelle" sind infolge ihrer etwas überdimensionierten Lämpchen nicht jedermanns Geschmack. Außerdem belasten sie den Modellbahnetat unnötigerweise. Nun ist im „me" schon öfter über die selbst gefertigten Leuchten geschrieben worden, so daß der nachfolgende Tip nur ein Detail dieser Lösungsvorschläge verbessern helfen soll. Es geht um den eigentlichen Leuchtenkörper, der aus etwa 6 mm starkem Rundmessing gedreht wird. Da ich für meine Leuchten die handelsüblichen Lämpchen (∅ 3 mm) nutze, habe ich hierzu Ms-Rohr mit einer 3 mm starken Bohrung verwendet. Steht solches nicht zur Verfügung, muß man das Vollmaterial entsprechend aufbohren. Die nebenstehende Skizze zeigt, wie der Leuchtenkörper zu formen ist. Den zwecks Anbringung an Masten oder Hauswänden erforderlichen Ausleger stellt man aus zwei etwa 0,4 bis 0,5 mm starken Cu-Drähten her. Ein Stab wird an den isolierten Kontakt des Lämpchens, der andere an den Leuchtenschirm gelötet. Auch hier kann die Skizze als Anleitung genutzt werden.



Um einen vorbildnahen Ausleuchtungseffekt zu erzielen, sollte das überstehende Stück des Lampenglaskörpers mit schwarzer Farbe abgedeckt werden. Der Erfolg lohnt die Mühe.

Text und Zeichnung: U. Schulz, Neubrandenburg



Jürgen Schnadwinkel, Dissen a. TW.

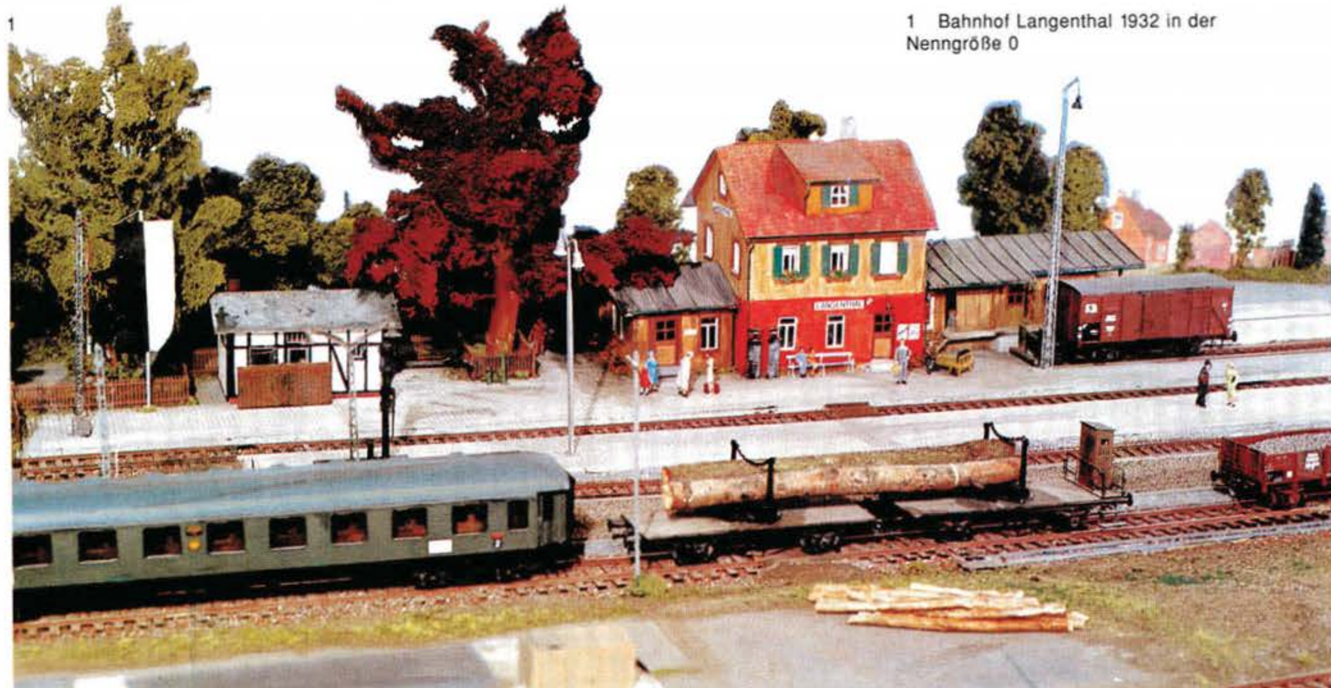
1:0 für Null

Gemessen an den „Standard"-Größen H0, TT und N fristet die Nenngröße 0 ein eher bescheidenes Dasein. Obwohl sich in den letzten Jahren die Industrie der „Spur-Nuller" angenommen hat, ist der Modelleisenbahner noch oft auf den Selbstbau angewiesen. Freunde des Maßstabs 1:45 bzw. 1:43,5 schließen sich deshalb häufiger zu Arbeits- und Interessengemeinschaften zusammen. Solch eine Spur-0-AG gibt es auch in Sobernheim (Kontaktadresse für alle interessierten Freunde: Klaus-Jürgen Bieger, In der Ziegelei 25, D-6553 Sobernheim). Welche Möglichkeiten Null bietet, zeigt ein Blick nach „Langenthal II".

Wie der Name schon erahnen läßt, hatte „Langenthal II" seinen Vorläufer in „Langenthal". Ein erweiterter Kellerraum machte diese veränderte Anlage möglich.

Zwar schwor ich mir vor gut eineinhalb Jahren: „Jetzt ist Schluß mit der Bauerei, jetzt wird gefahren!", doch eine nötige Kellerrenovierung schritt zügiger voran als angenommen. Neu geschaffener

1



1 Bahnhof Langenthal 1932 in der Nenngröße 0


Post
2
3

3



2 Eine Raimo-T3 rangiert im Bahnhof Langenthal. Die Gestaltung der Gleisanlagen läßt kaum noch Wünsche offen.

3 Das kleine Bw mit dem Selbstbaulokschuppen wurde vom Autor hervorragend in Szene gesetzt.

4 Dieser Anlagenausschnitt beweist, zu welcher Perfektion bei der Landschaftsgestaltung die Beschränkung auf das Wesentliche führen kann.

Zeichnung und Fotos: Verfasser

Platz ließ neue Gedanken zu, und schon packte mich wieder die Bauwut.
In relativ kurzer Zeit stand das neue Projekt: noch sparsamer in der Landschaftsgestaltung, wesentlich deutlicher am Vorbild orientiert. In naher Zukunft sind zwar noch einige Verbesserungen unbedingt nötig, aber im Grunde „steht" die Anlage.
Mit dem Umbau vollzog sich ein Zeitsprung. Siedelte ich „Langenthal" noch im Jahre 1946 an, handelt „Langenthal II" im Sommer 1932, denn für die Nachkriegszeit sind für die Nenngröße 0 keine korrekten Wagen-Beschriftungen erhältlich, und es sollte doch die Reichsbahn rollen.
So ist ein vorbildgetreuer Nebenbahnbetrieb möglich, mehr läßt ein bescheidenes Oval mit Abzweigung zum Bw eben nicht zu. Gefahren wird bisher „gesupertes" Raimo- und Rivarossi-Material. Teure Kleinserien waren nach dem Budget nicht finanzierbar. Vor die Wahl gestellt, entweder einige teure Modelle in der Vitrine schmoren zu lassen oder ein betriebsfähiges Nebenbahnparadies zu schaffen, wählte ich natürlich letzteres.
Der Fahrbetrieb gestaltet sich recht spartanisch. Fast sämtliche Weichen und Signale (sie wurden aus Bausätzen gestaltet) werden durch unter der Anlage befindliche Zugstanden per Hand gestellt. Vier Transformatoren für verschiedene Stromkreise reichen völlig aus, besser, sie beschäftigen den Mann am Regler beträchtlich. Ohne meine „Hilfsstellwerker" Alexander (9), Johannes (7) und Sonja (fast 5) wäre bzw. ist es oftmals eine schlimme Hetzerei. Apropos „Hilfsstellwerker": Gerade die Tatsache, daß in „Langenthal" soviel manuell zu regeln ist, stößt nicht nur bei meinen Kindern auf Begeisterung. Schon nach einigen kurzen Anweisungen wissen auch kleine Eisenbahner, mit welcher Sensibilität ein Modellbahnbetrieb zu führen ist. Nicht nur der Papa hat also seinen Spaß mit der „griffigen" Null-Bahn!

4



Modell-güter-wagen

1



Noch immer macht der Triebfahrzeugbau unter den Eigen- bzw. Umbauten und Frisuren den größten Anteil aus. Trotzdem ist nicht zu übersehen, daß sich die Modellbauer im zunehmenden Maße auch mit dem Wagenbau beschäftigen. Hier wiederum wird den Güterwagen größere Aufmerksamkeit als den Reisezugwagen geschenkt. Die Ursachen dafür dürften sehr unterschiedlich sein. Vor allem sind die Güterzüge des Vorbilds maßgebend. Reisezüge verkehren meist typenrein, Güterzüge seltener. Und so besteht das Bedürfnis, Güterzüge mit möglichst vielen Wagengattungen auf den Gemeinschafts- oder Heimanlagen einzusetzen. Einige Anregungen zum Nachbau mögen die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos geben.

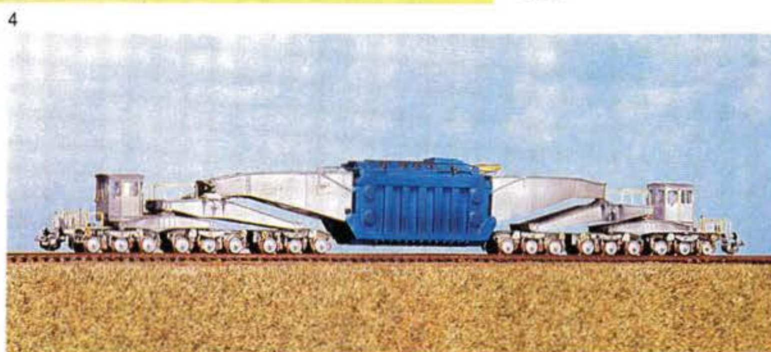
2



3



4



1 H.-J. Maruhn baute in der Nenngröße I diesen G-Wagen der Gattung Ghs. Die Beschriftung deutet auf den zeitgebundenen Einsatz des Fahrzeugs hin. Man beachte in diesem Zusammenhang die sechsstellige Wagennummer.

2 Ebenfalls in der Nenngröße I entstand der Klappdeckelwagen von A. Vock. Dabei handelt es sich um einen Privatwagen; die Beschriftung ist dafür der Beweis.

3 Dieser H0-Gbhs-Wagen ist ein Umbau von W. Kunzelmann.

4 Ein besonders interessantes TT-Modell stellt der von St. Tezold und J. Kruspe gebaute Uaai-Wagen dar. Während des Internationalen Modellbahnwettbewerbs erregte der Wagen großes Aufsehen und wurde mit einem ersten Preis ausgezeichnet.
Fotos: Albrecht, Oschatz

mosaik

„Planloser" Modellbau

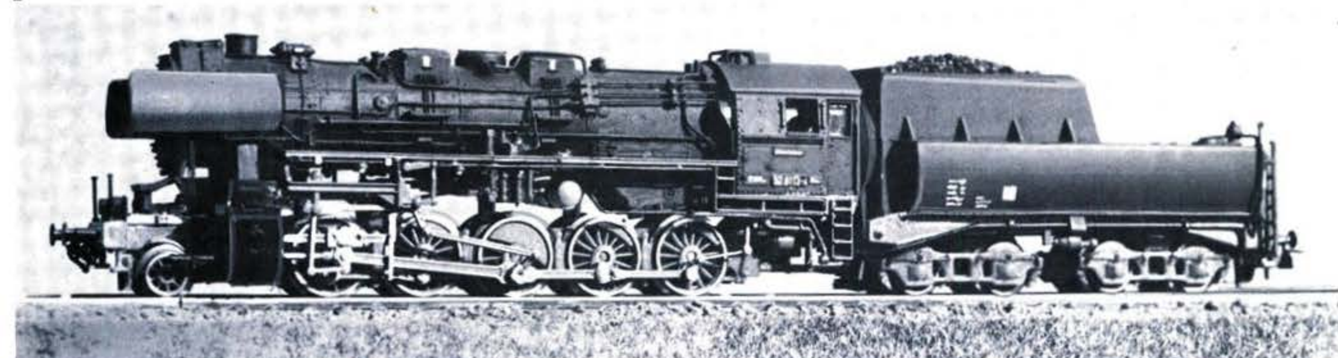
Unsere Redaktion erhält immer wieder Leserbriefe mit Ratschlägen, wie dem (auch von uns erkannten) Defizit an Bauplänen für Fahrzeugmodelle begegnet werden könnte. Eine Frage wird dabei sehr häufig gestellt: „Warum bittet Ihr nicht die Modellbahnfreunde, die mit ihren selbstgebauten Modellen beim Internationalen Modellbahnwettbewerb Spitzenplätze erzielen, um ihre Baupläne und bereitet sie für eine Veröffentlichung auf?" Unsere Antwort darauf: Wir haben es getan und tun es immer wieder! Doch die Ergebnisse sind in den meisten Fällen niederschmetternd. Kaum ein Modellbauer hatte auf Anhieb einen Bauplan parat, den die Redaktion bei entsprechender Bearbeitung, aber ohne langwierige Recherchen, hätte veröffentlichen können. Einige wenige Modellbahnfreunde, bezogen auf die Gesamtzahl der angeschriebenen ein geringer Prozentsatz, erklärten sich bereit, für den „me" einen Bauplan zu erarbeiten, und ihnen gilt auch unser besonderer Dank. Bei vielen anderen aber stellte sich heraus, daß es noch nicht einmal Gesamtskizzen, sondern bestenfalls solche für Details gab – und diese meist nur auf dem „Zeitungsrand". Der Modellbau im übertragenen Sinne „von der Hand in den Mund" scheint um sich zu greifen – schlechte Zeiten für die „Zeitschriften-Macher". Was aber bemerkenswert ist: Viele der so entstandenen Modelle haben Spitzenniveau.

Etwas tiefer geblickt stellt man fest: Auch die „Experten" greifen auf Baupläne zurück, die in Modellbahnfachzeitschriften, auch im „me", veröffentlicht wurden. Dazu gesellt sich das Bauen nach Fotografien und das „Abgucken" von Antriebskonzepten bestimmter Industriemodelle. All das gilt natürlich erst recht für die sogenannten Umbauten und „Frisuren", wo aus einem ursprünglichen ein

1



2

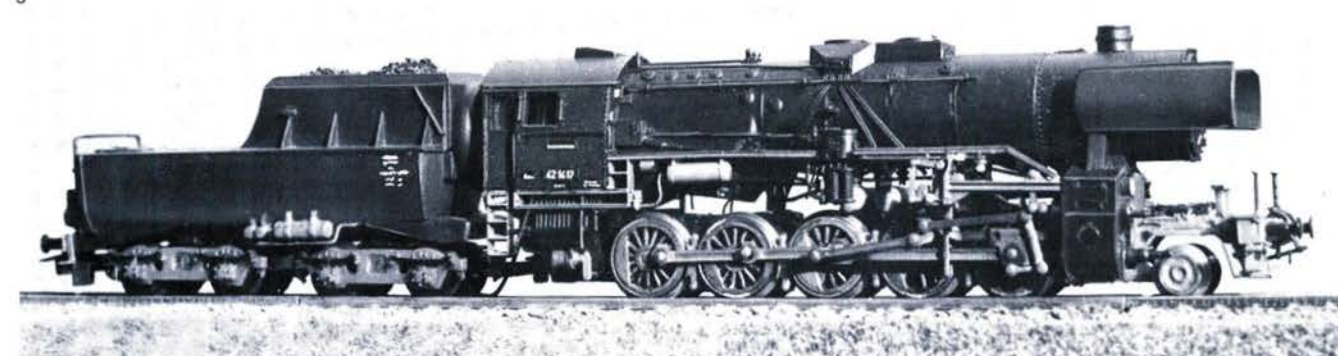


1 Durch ansprechende H0-Modelle (siehe auch Abb. 2 bis 7) empfiehlt sich ein Umbau-Spezialist: Jürgen Hennebach aus Rodewisch. Die 45 002 entstand mit vielen Selbstbauteilen aus der PIKO-41er. Durch den Einbau eines Knickrahmens wurde eine gute Kurvenlauffähigkeit erreicht.

2 Eine „echte" 52er kann fast jeder Modelleisenbahner auf seiner Anlage gebrauchen. Diese hier entstand aus der Kondenslok vom VEB Plasticart Zwickau. Auch Teile der PIKO-41er wurden verwendet.

3 Eine „gesuperte" Gützold-42er präsentiert sich hier. Auch sie wurde mit Hilfe von Teilen der Kondens-52er gebaut.

3

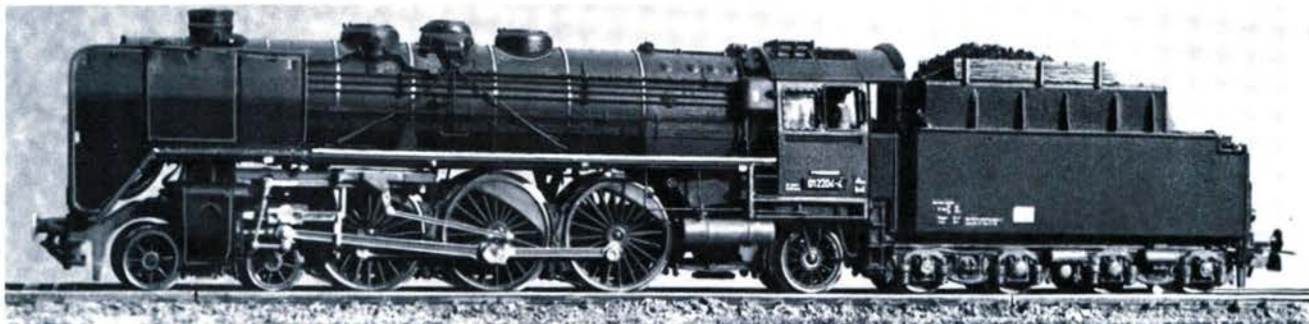


mosaik

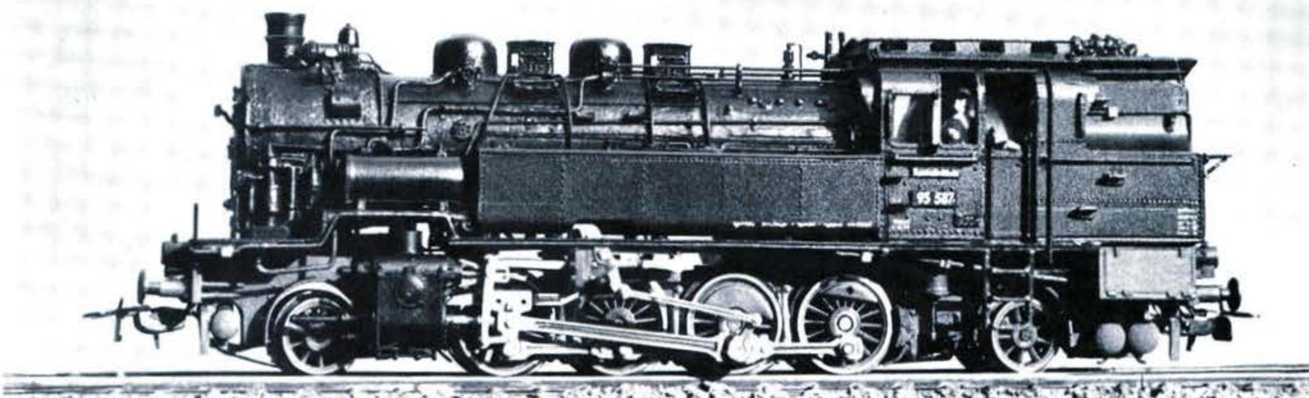
4



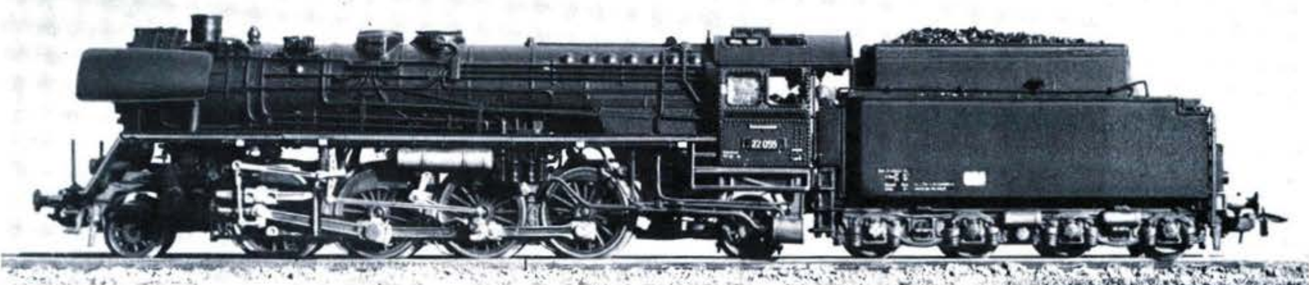
5



6



7



völlig anderes bzw. ein gesupertes Modell entsteht. Das Zersägen und in anderer Reihenfolge Wiederzusammenkleben von Modellokomotiven und -wagen ist wohl eine typische (Un-?)Sitte in unserem Land. In unserer Bildauswahl zeigen wir einige Modelle, die in verschiedenen Hobbywerkstätten oder auch am „Küchentisch" entstanden. *Lutz Neve*

Fotos: J. Hennebach, Rodewisch (1 bis 7), W. Bahnert, Leipzig (8 und 12), W. Albrecht, Oschatz (10, 11)

4 Und da die BR 52 (Kon) vom VEB Plasticart Zwickau und die PIKO-41er scheinbar ideale Ausgangsmodelle für den Umbau sind, konnte auch diese 50 3600-9 aus ihnen entstehen.

5 Die 01 2204-4, ein Umbau aus der BR 01^5 von PIKO.

6 Die Ausgangsmodelle der Baureihen 55, 56 und 86 sind kaum noch zu identifizieren – entstanden ist die 93 587.

7 Für die 22er mußte die Altbau-23er von PIKO ihre Räder lassen. Ansonsten wurde noch einmal auf die 41er zurückgegriffen.

8 Ein Bauplan im „me" 6/70 war Grundlage für den N-VT 137 von Stephan Kindling aus Merseburg.

9 Aus der Werkstatt von John Heinrich stammt diese N-„Kreuzspinne".

10 Für die 43 001 erhielt Wolfgang Köhler beim XXXVI. Modellbahnwettbewerb 1989 (Brno) in der Gruppe A1/TT 95 Punkte und errang einen 2. Preis.

11 Gut gelungen ist dieser H0-ETA 179 001 von Günter Lehnert, auch wenn es beim Modellbahnwettbewerb keinen Preis dafür gab.

12 Den Grundstock der 02 0314-1 von Hans-Jürgen Berold aus Leipzig bildete eine PIKO-01^5. Aus einer Schreibunterlage entstand die Umlaufschürze, den Schornstein „spendete" eine 66er von PIKO.

8



9



10



11



12



anzeigen

Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste 3/88.

Suche in H0 BR 23, 24, 42, 50, 55, 64, 66, 75 (sächs. XIVHT), 80, 86, 89 sächs. VT 91, VT 135, VT 137, VT 04 sowie Dampflokarchiv 1 u. 3. Uwe Pfützenreuter, Bautzener Landstr. 49, Dresden, 8051.

Tausche EB-Jb. 79, 82, 85; Loka. Meck.-Old.; Mügl.-Talb.; Saal.-Eb.; Kl.- u. Privatb. A. 1; Die Schule d. Lokf. (1890), Bayr. Bf. Lpz. gegen Buch BR 01. Schwarze, Bebelstr. 68, Erfurt, 5023.

Biete Märklin-Eisenbahn H0. **Suche** Lokomotiven, Personen-Güterwagen u. Zubeh. vor 1945. M. Müller, Hardenbergstr. 1, Leipzig, 7030, Tel.: 32 15 75.

Suche zur Vervollständigung meiner H0-Sammlung BR 50 m. Triebtender, E44 131 neue Ausführung 2achs. Pico-Express-Tenderlok, V180128 m. 2 Zierleisten, VT33 Huska Permotaus-Blech sowie „me" 7/53 u. Einzelhefte 1960 – 63 Beiwagen VB 140 weinrot DB. Biete zum Tausch u. a. Eigenbau Schmalspurlok Spreewaldbahn, BR 23 PIKO, Franckch's Bücher, Märklinkalender 1987, Bw zur Dampflokzeit sowie „me" 60–73 Einzelhefte, und bei Interesse Material aus bundesdeutscher Produktion. U. Scharf, Barchfelder Str. 19, PF 17/09, Immelborn, 6217.

Suche ältere Wagenmodelle H0 (z. B. 4achs. G-Wagen, Verschlagwagen). Biete transpress „Diesellok-A.", „Dampflok-A.2", „SAXONIA", „EB-Jahrb. 84", „Hist. Bahnhofsbauten II" (auch Verkauf). Sazargan, Lausicker Str. 85, Leipzig, 7027.

Suche Dahmer-Figuren H0 (Masse, mit rundem Fuß), bei Tausch Interessengebiet angeben. W. Künzel, Marpergerstr. 24, Leipzig, 7031.

Suche Eisenbahn-Jahrbuch von 1963. P. Eichhorn, G.-König-Str. 18, Sonneberg, 6400.

Biete „Thürwaldb.", „Selketalb.", „Bw zur Dampflokzeit", „Reisenzugw.-Archiv 2", Klein- u. Privatb.-Archiv 1". **Suche** „Windbgb.", „Spreewaldb.", „Harzquer- u. Brokkenb.", „Saale-EB". T. Grabe, Archenholdring 16, Eisenhüttenstadt, 1220.

Suche Modellautos M 1:87 bevorzugt DDR- u. SU-Prod., auch Farbvarianten u. Sondermodelle. **Biete** H0 Modellautos, BR 120, TT roll. Mat., Pilz-Gleis, „me"-Einzelhefte, nur Tausch oder Kauf. S. Gärtner, S-Rädel-Str. 5, Dohna, 8313.

Biete „DA 1", „Die Selketalb.", „D. EB a. 5 Kontin.", „Reisenzugwg.-A1 (alles neu). **Suche** DA 4 (ab 4. Aufl.), „D. Rübelandb.", „Metros d. Welt", „Bahnland DDR". A. Tomisch, Krumpaer Landstr. 50, Mücheln, 4207.

Biete in N BR 38, BR 94, BR 95, BR 91, V 36 (Freiumschlag!). D. Pfaff, PSF 10, Oberlind, 6412.

Biete H0 Geschenkk. v. 53 4 St. versch. Gw., 2 St. CSA 95 SNCF, 6 St. Bi 33 Piw 32, 2 St. A4ge. **Suche** H0 BR 64, BR 42 WT, BR 84 Hruska MK 4 426/114 5/6416/015, Geh. BR 24 Tend. komplett. G. Bartel, Baruther Str. 2, Stülpe, 1711.

Biete Saalbahn, Strecken-Diesellok, Dampflok A–Z, Diesell.-A., Ellok-A., LA Baden, Württ., Bayern, zw. Spree u. Neisse, Diesell.-Glaser 37-53, TFZ Merkbuch, Hist. BF 3, EB-JB 1965, Klein- u. PbA1, „me" Jhg. 69, 72, 74, Einz. 53/54, R.m.d. Dampfb. (3.A.), Lokatlas ČSD 5/6, Fabr. Schild dt. Wagen, Reisezugw.-A. (1981), „Die Dampflok". **Suche** Ellok-Glaser (alle Bde.), Holzborn 01-96, Fotos WPK BR 118, 175, Beschreib., Schaltpl. BR 171, 172, 175, „me" 2/52, Sonderhefte, Garbe: Die Dampflok d. Gegenw. (Steiger-Rep), Katal. d. DRG-Einh.-Lok (Franck). F. Hibsch, Schillerstr. 44, Halle, 4020.

Verk. 01, 23, 24, 50, 52 Kond, 52 Wannt, 55, 64, 66, 75 sächs, 80, 81, 86, 89, ES 499, E46, BN150, 106, 110, 118.0, 118.1, 120, V200, 130, VT135.CSD, VT137 3tlg., VT137 2tlg., MG13 nur komplett, 2000,– ME 1952-89 fast vollständig. Umfangr. Büchersammlung, Kataloge, Kursbücher, Bilder, Liste anfordern. O. Hofmann, Fliederhof 4, Leipzig, 7024.

Verkaufe: Strab-Archiv 5, Strab. in K.-M.-Stadt, EB-Atlas, Umz. Plan. Huck, Matthesstr. 91, Gera, 6502.

Verk. N.-Mat., 5 Loks u. a. 2 BR 65, 1 BR 55, 24 Wagen, 16 Weichen, viel Gleis f. zus. 750,– **Suche** H0-Dampfloks, EB-Lit. P. Vogt, Auerbacher Str. 1, Rodewisch, 9706.

Verk. Roco-G-Wagen, H0-Anlage zu 7 Teilen, mit Pilz-Mat. Dietrich, Schulstr. 21, Neusalza-Spremberg, 8713.

Verkaufe an Liebhaber umf. Lit.sammlung, bei Interesse Liste anfordern. Dillert, Feldberger Ring 52, Berlin, 1153.

Verkaufe für H0 rollendes Material, Zubehör, Liste anfordern. Panzer, Str. 8. Mai 5, Jena, 6900.

Verkaufe H0, $H0_{m/e}$-Modelle, Schmalspur-Lit., Zeitschr., Kataloge, Fotos u. Dias. Bitte Listen m. Freiumschlag b. Werner, Jara-Str. 15, Magdeburg, 3034.

Tausche tschechoslowakische Modelle im Maßst. 1:87, Personenkraftwagen und Lastwagen im Maßst. 1:43; suche DDR-Modelle im Maßst. 1:87 der militärischen Technik, in Metall und Kunststoff. Auch kann ich andere Sachen anbieten. Robert Kopaj, SNP 46, 94063 Nové Zámky, ČSFR.

Verkaufe Modelleisenbahnanlage H0 1,45x2,65 m mit viel Zubehör (rollendes Mat., Schaltpult) für 1500,– M, ev. auch einzeln. Dr. Meier, Gartenstr. 15, Rauen, 1241.

Verkaufe in Spur TT roll. Material in großer Auswahl, 30 versch. Loks und 65 verschiedene Wagentypen, alles in bester Qualität, ca. 1 Jahr alt. Bitte Liste anfordern. Novotny, Muldenstr. 3, Wilkau-Haßlau, 9533.

Verk. Märklin-3-Schienengleis, Vorkriegsprod., 25 gerade, 33 gebogene, 4 Weichen, 1 Kreuzung. Dieter Hauff, Straße des Friedens 44, Merseburg-Süd, 4202.

Tauschring sucht Interessenten zur Vermittlung von Direktkontakten unter Blech- bzw. Modellbahnern. Info anfordern: Möllhoff, Brigittenweg 6, Forst, 7570.

Tausche umfangreiches Zeuke-Spur-0-Material gegen Märklin Spur 0/00 (Wertausgleich). Schaum, Otto-Stomps-Str. 81, Halle, 4016.

Tausche Drehscheibe ∅ 170 mm gegen Serie „Verkehrsgeschichte" od. Tfz BR 106, 52, Kö in TT. Bochow, Rüdesheimer Str. 20, Dresden, 8028.

Suche Märklin, jede Nenngröße, H0-Modellautos (Wiking) und alte Puppen. Zahle umgehend bar oder tausche. Johannes Veitinger, Hauptstr. 47, D-7913 Senden.

Suche ROKAL-TT und EGGER-Bahn $H0_e$, auch Einzelteile. I. Vierk, Billwerder Str. 29 A, D-2050 Hamburg 80.

Suche Märklin-Eisenbahn H0/00 und I; Loks – Wagen – Schienen – Blechbrücken – Zubehör usw. sowie Märklin-Sammlungen und Einzelstücke. Erwin Kleemeier, Wöhrener Str. 108, Tel. 057 31/5 36 94, D-4970 Bad Oeynhausen.

– aktuelle Spalte – aktuelle Spalte – aktuelle Spalte –

Tauschbörsen in der Bundesrepublik

Die meisten Tauschbörsen sind Spielzeugmärkte. Das Schwergewicht liegt bei Modelleisenbahnen und Zubehör. Daneben gibt es Blechspielzeug, Puppen, Modellautos und anderes, meistens älteres Spielzeug. Bei Modellbahnartikeln dominieren Produkte von Fleischmann, Märklin, Roco und Trix, bei Modellautos Wiking und Matchbox. Die Vielfalt des Angebots stammt etwa aus den letzten zehn Jahren bis hin zur Neuware. Echte Raritäten werden selten angeboten, diese wechseln privat oder auf Auktionen den Besitzer. Es gibt auch Spezialmärkte für Eisenbahnen, H0-Modelle, Modellautos und Blechspielzeug. Auf einigen Börsen ist der Verkauf von Neuware verboten. Die Bezeichnung Tauschbörse irritiert etwas, da überwiegend verkauft wird. Tauschgeschäfte sind die Ausnahme. Die Börsen sind in der Regel von 11 bis 16 Uhr, an gesetzlichen Feiertagen von 13 bis 18 Uhr geöffnet.

Fast alle Veranstalter verlangen Eintritt, DM 5,– für Erwachsene und DM 2,50 für Kinder zwischen 6 und 14 Jahren. Aussteller zahlen pro Tisch zwischen DM 20,– und 25,–. Neuware wird etwa 10 bis 20 % preiswerter angeboten als im Modellbahnladen. Meistens bekommt man – außer bei Neuware – einen Preisnachlaß von 5 bis 10 %. Wer an einen Aussteller verkauft, erhält etwa 30 bis 70 % von dessen Angebotspreis. Dies richtet sich vor allem nach dem Wert der Ware. H0-Artikel aus der DDR-Produktion werden zur Zeit noch sehr wenig in der BRD gesammelt. Meistens ist ein Tausch günstiger als ein Verkauf.

Als Besucher ist die Teilnahme kein Problem. Wer von weitem anreist, sollte sich kurz vorher erkundigen, ob die Börse auch tatsächlich stattfindet. Besucher, die nur mit einem kleinen Koffer anreisen, finden am Börsentag immer noch einen Ausstellungsplatz. Wer allerdings mehr als einen Tisch benötigt, dem sei Voranmeldung (oft auch Vorkasse) dringend empfohlen, spätestens drei Wochen vor dem jeweiligen Termin.

Termine:

26. 8. 1990: D-5600 Wuppertal, Stadthalle, Tel.: 0202/303025
2. 9. 1990: D-5000 Köln, Gürzenich, Tel.: 02103/51133
2. 9. 1990: D-6070 Langen, Stadthalle (10–15 Uhr), Tel.: 069/766184
8. 9. 1990: D-8000 München, Salvatorhalle, Tel.: 089/685149
9. 9. 1990: D-4050 Mönchengladbach, Kaiser-Friedrich-Halle, Tel.: 02103/51133
16. 9. 1990: D-5660 Solingen, Theater- und Konzerthaus, Tel.: 02103/51133
22. 9. 1990: D-5100 Aachen, Eurogress (10.30–16 Uhr, Modellautos), Tel.: 02408/3028
23. 9. 1990: D-5300 Bonn, Konrad-Adenauer-Haus, Tel.: 02103/51133
30. 9. 1990: D-5090 Leverkusen, Forum, Tel.: 02103/51133
6. 10. 1990: D-6082 Walldorf, Stadthalle (9–15 Uhr, Modellautos), Tel.: 07724/4061
6./7. 10. 1990: D-8033 Planegg, Heide Volm, Tel.: 089/177080
7. 10. 1990: D-4230 Wesel, Niederrheinhalle, Tel.: 02103/51133
7. 10. 1990: D-5450 Neuwied, Heimathaus, Tel.: 02103/51133
14. 10. 1990: D-5000 Köln, Gürzenich, Tel.: 02103/51133
21. 10. 1990: D-4040 Neuss, Stadthalle, Tel.: 02103/51133
28. 10. 1990: D-4500 Osnabrück, Stadthalle, Tel.: 02103/51133
28. 10. 1990: D-8000 München, Salvatorhalle, Tel.: 089/685140
24. 11. 1990: D-7400 Tübingen, Ludwig-Krapf-Turnhalle (Automobilia), Tel.: 07071/73758
9. 12. 1990: D-6070 Langen, Stadthalle (10–15 Uhr)
15./16. 12. 1990: D-8033 Planegg, Heide Volm, Tel.: 089/177080

B. Rosenkranz,
Wildenbruchstraße 24,
D-4000 Düsseldorf 11

Tauschmarkt

Am 15. September 1990 führt der Bezirksvorstand Magdeburg des DMV im Klubhaus der Eisenbahner, Stadtpark, von 10 bis 14 Uhr einen Modellbahn-Tauschmarkt durch. Tischbestellungen (bei Mitgliedern Angabe der AG und Mitgliedsnummer) schriftlich bis spätestens 1. September 1990 mit frankiertem Briefumschlag an: Bezirksvorstand des DMV, Breiter Weg 250, Magdeburg, 3010.
me

Rezensionen

Robin Garn (Herausgeber): VEB Dampflokomotive. Die Geschichte einer deutsch-deutschen Leidenschaft, Lok Report, Münster 1990, 144 Seiten, 140 Abb., DM 68,–

Der Titel dieses sowohl in Bild- und Satzqualität gut gelungenen Buchs läßt den Eisenbahnfreund aufhorchen. Geht es um die Neubaulokomotiven der DR? Diese Annahme ist irrig. Es geht um die Dampflokzeit in der Honecker-Ära, von 1971 bis 1989. Zum Teil einmalige und dennoch bekannt wirkende Bildmotive sind Dokumente eines Zeitabschnitts, der politisch wie eisenbahngeschichtlich endgültig der Vergangenheit angehört.
Was dieses Buch aber so wertvoll macht, sind die einzelnen Textabschnitte. Hier haben junge Eisenbahnfreunde das niedergeschrieben, was sie auf den Spuren der Dampfbahn im Land DDR erlebten. Die Text- und Bildautoren sind in der freien Marktwirtschaft groß geworden, Eisenbahnfreunde durch und durch. Trotzdem schreiben sie nicht nur über Loknummern, Umlaufpläne und Lokbestände. Sie hielten vor allem das Drumherum fest, das sie im real existierenden Sozialismus empfanden, beim Fahren durch die Grenzbahnhöfe, durch Mecklenburg, die Mark, durch Sachsen und Thüringen, beim Kennenlernen der Menschen, beim Durchstreifen verfallener Altstädte, beim Besuch von Bahnhofskneipen ...
Jeder Abschnitt liest sich ob des emotional gehaltenen Stils mit Spannung (mitunter „vergißt" man sogar, die Fotos zu betrachten).
Der Rezensent – und das sei hier angemerkt – ist ein „Kind" der DDR, empfand und empfindet vieles anders, eben normal – ein Ergebnis der jahrzehntelangen deutschen Teilung.
Ein Wort der Kritik muß jedoch gesagt werden: Stellenweise stößt man auf Formulierungen, die in einem einfach gehaltenen Deutsch besser verständlich und sogar wirkungsvoller sein würden. Mitunter ballen sich Fremdwörter in unnötigem Maße. Nichtsdestotrotz: Das Buch enthält ein wertvolles Stück DDR-Geschichte.

Wilfried Mengel

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 22/1990, Herausgeber: Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. (DGEG), PSF 1111, D-4714 Selm, Verlag Uhle & Kleimann, Lübbecke, 1990, 128 Seiten, 70 Fotos und zahlreiche Zeichnungen, DM 29,80

Für den geschichtlich interessierten Eisenbahnfreund enthält diese Schrift drei Artikel, die unbekannte und gleichermaßen bemerkenswerte Fakten und Zusammenhänge präsentieren.
Zunächst sei der Beitrag über die ehemalige Lübeck-Segeberger Eisenbahn (LSE) und ihre Triebwagen erwähnt. Die Geschichte der weitgehend unbekannten Strecke ist ausführlich beschrieben worden.
Gründliche Recherchen haben zu einem beachtlichen Informationsgehalt geführt. Eine Frage aber hat der Autor, der bekannte Kleinbahnspezialist Dr. Rolf Löttgers, nur ungenügend und zugleich widersprüchlich beantwortet: War die LSE nun eine Privatbahn oder eine Kleinbahn?
Wesentlich mehr Platz nimmt ein Aufsatz in Anspruch, der sich mit dem Entstehen von Eisenbahnverbindungen zwischen den preußischen Ost- und Westprovinzen beschäftigt. Hier stehen nicht Technik- und Fahrzeugpark im Mittelpunkt, sondern Aspekte rund um die verkehrspolitische Entwicklung des preußischen Eisenbahnwesens bis 1870. Der Lokstatistiker kommt dennoch auf seine Kosten. Ihm wird die komplette Lieferliste der Lokomotivfabrik Hohenzollern geboten – ein unentbehrliches Nachschlagewerk, das in keinem Eisenbahnhobbyarchiv fehlen sollte.

Wilfried Mengel

Dr. A. Giesl: „Anatomie der Dampflokomotive – international" Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1986, 368 Seiten, 128 Fotos und 395 Zeichnungen, DM 85,–

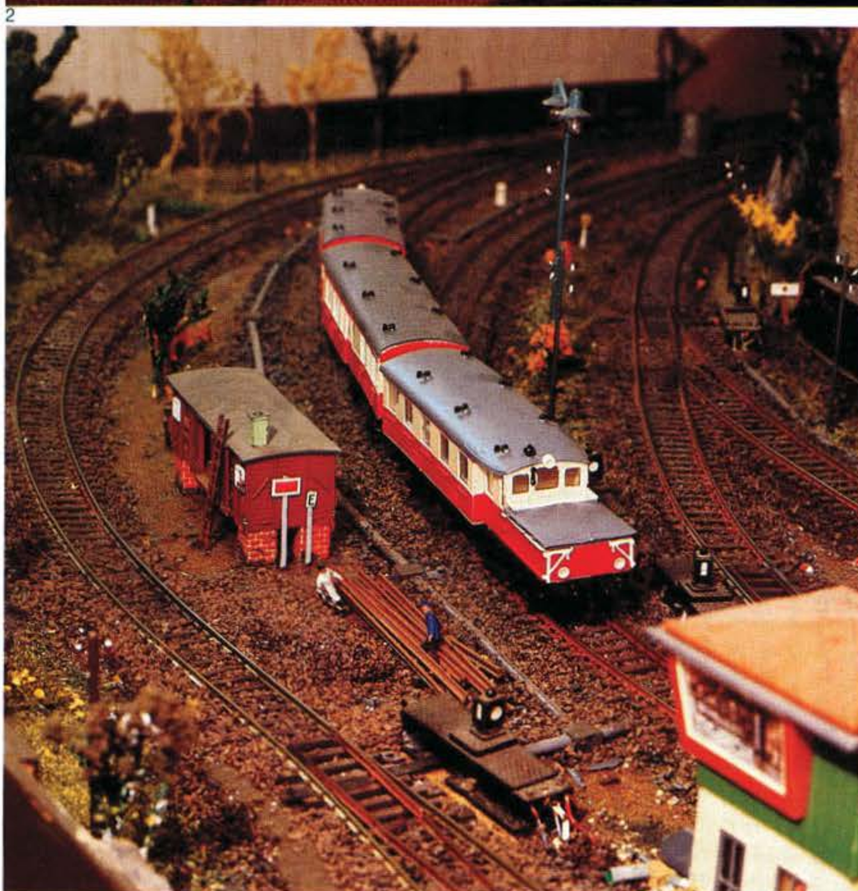
Diesen Titel veröffentlichte der für gute Eisenbahnliteratur bekannte Slezak-Verlag in Wien im Rahmen seiner bekannten Schriftenreihe **„Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte (IAL)"** als Band 37.
In dem umfangreichen Werk wird die Dampflokomotive Stephensonscher Prägung in all ihren Bauarten, Baugruppen und den wichtigsten Konstruktions-Einzelteilen in Wort, Bild und Zeichnung so dargestellt, daß heute rückblickend verglichen werden kann, wie gleiche Konstruktionsaufgaben beim Bau von Dampflokomotiven in aller Welt verschieden gelöst wurden und so die unterschiedlichsten Lokomotivformen, aber auch -leistungen zustande kamen.
An allen Stellen ist dieses Werk überschaubar, gut verständlich und zumeist auch technisch sehr interessant dargestellt.
Wohlweislich wurden im vorgesehenen Rahmen nur ausnahmsweise Lokomotiv-Berechnungen eingefügt, dafür aber in wichtigen Fällen auf die spezifische Literatur verwiesen. Damit bleibt das Werk für die Eisenbahnfreunde von heute an allen Stellen gut lesbar und immer verständlich, zumal das hervorragende Sachregister (Stichwortverzeichnis) auch ein schnelles Nutzen des Buchs als Dampflokomotiv-Lexikon ermöglicht.
Spannend geschrieben sind auch die Zeilen über die heute noch dominierenden chinesischen Dampflokomotiven.
Alles in allem: Ein Prachtband, der erstmalig in dieser geschlossenen Form die gesamte Technik der herkömmlichen Dampflokomotive umfaßt, vergleicht und damit entschwindendes Wissen für die künftigen Generationen von Lokomotivhistorikern und Freunden der Eisenbahn bewahrt.
Da im Rahmen dieser Buchabhandlung verständlicherweise nur wenige der berühmtesten Dampflokomotiven der Welt in Bild und Typenskizze wiedergegeben werden konnten, wäre es sehr zu begrüßen, wenn sich Autoren und ein Verlag fänden, die dieser einmaligen Dampflok-**Anatomie** einen weiteren Buchband folgen lassen würden, der wiederum als geschlossenes Werk die populärsten Ausführungsarten der Stephensonschen Dampflokomotive auf internationaler Ebene in ihrer äußeren Form und innehabenden Leistung durch Lokomotiv-Fotografien und Typenskizzen sowie Tafeln ihrer Hauptabmessungen und Leistungsübersichten vergleicht.

Wolfgang Petznick



1

2

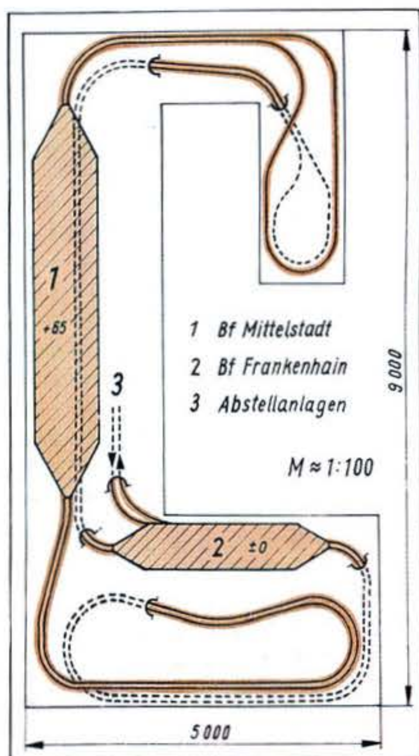


Eine H0-Großanlage...

... baute Joachim Richter in Annaberg-Buchholz. Ein exaktes Vorbild wurde auf der 22 m² großen Fläche nicht nachgestaltet. Neben der eingleisigen Hauptbahn mit 80 m Streckenlänge, einer elektrifizierten Nebenbahn und einer Schmalspurbahn ($H0_m$) verkehrt auf der Großanlage auch eine Straßenbahn. Um einen vielfältigen Fahrzeugpark auf der Anlage vorführen zu können, entstanden vier Schattenbahnhöfe, in denen 30 Züge abgestellt werden können.

Bei Bedarf ist ein epochegerechter Zugverkehr möglich – maßgebend dafür sind die Zugkompositionen.

Der Gleisplan stellt eine Systemskizze dar; ein detaillierter Plan würde angesichts der Dimensionen und der damit nicht mehr gegebenen Übersicht den Rahmen dieses Bildbeitrags sprengen. Die Fotos indes sprechen für sich und zeigen, daß auch eine H0-Großanlage ihre Reize hat. Allerdings haben nur wenige Modelleisenbahner das Glück, eine so große Fläche für ihr Hobby zu haben.



3



1 Bahnhof Mittelstadt bei Nacht; dieses Motiv hat durchaus seine Reize.

2 Ein Blick auf die Nordeinfahrt zum Bahnhof Frankenhain. Der dreiteilige ETA ist ausschließlich im Vorortverkehr anzutreffen.

3 Als Heizlok dient diese 41er im Bw Mittelstadt. Lokschildersammler haben sich längst bedient. Da die Maschine wegen ihres hohen Schornsteins nicht mehr zu bewegen ist, wird der Tender bei Bedarf zur Bekohlungsanlage geschleppt.

4 Die einzige Straßenbahnlinie von Mittelstadt erschließt in erster Linie den Bahnhof.

Fotos und Skizze:
J. Richter, Annaberg-Buchholz

4

Wie der Bahnhof Mittelstadt auf der H0/H0$_m$-Anlage unseres Lesers Joachim Richter bei Nacht aussieht, kann man auf Seite 32 dieser Ausgabe betrachten.
Foto: J. Richter, Annaberg-Buchholz

